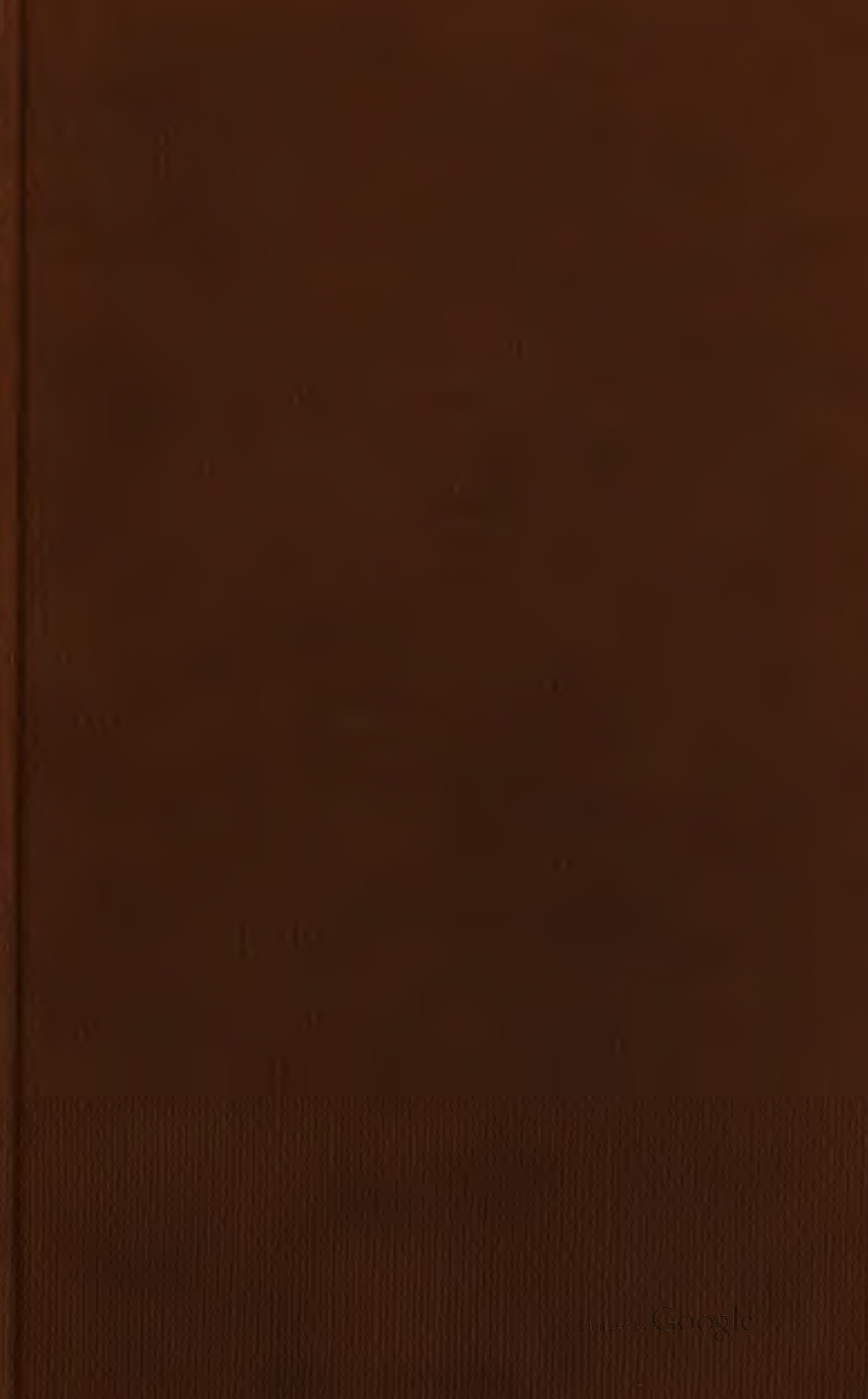


Die Eisenbahnen

Österreich-Ungarns

1822—1867.

Die Eisenbahnen

Österreich-Ungarns

1822—1867.

Von

Ingenieur **P. F. Kupka.**

„Durch die Eisenbahnen verschwinden die Distanzen, die materiellen Interessen werden gefördert, die Kultur wird gehoben und verbreitet.“ Ghega.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1888.

1 mile = 7·58568 Km

Seiner

Kaiserlichen und Königlichen Hoheit

dem durchlauchtigsten Herrn,

Kronprinz Erzherzog

Rudolf

unterthänigst zugeeignet.

Vorwort.

Die Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns auf breiterer umfassender Grundlage ist — ohne etwa den Wert der einzelnen verstreuten Schriften verkennen zu wollen — eigentlich noch nicht geschrieben, und das allein dürfte geeignet sein, die vorliegende Arbeit zu rechtfertigen. So dankbar die Aufgabe, die heute teils schon vergessenen, denkwürdigen Ereignisse in der Flucht der Zeiten festzuhalten, ebenso schwierig ist sie; nur mit bedeutendem Aufwande an Zeit und Mühe konnte insbesondere älteres Material beigeschafft werden; die frühesten Quellen — seien es Tagesblätter, wie etwa der „Beobachter", die „Theater-Zeitung" oder Berichte u. s. w. — sind zumeist nur von geringer Ergiebigkeit, oft nur äufserst spärliche, mitunter sogar trübe; das eigentliche Material, in den verschiedenen Archiven schlummernd, ist aus naheliegenden Gründen leider noch nicht zugänglich und wird wohl erst viel später das Licht der Welt erblicken.

Die Geschichte des Eisenbahnwesens ist eigentlich noch — zu jung (hat sie doch das heutige ältere Geschlecht miterlebt), um ein gänzlich abgeklärtes und allseitig zutreffendes Urteil fällen zu können, es ist auch nicht der Zweck der vorliegenden Schrift, eine streng kritische oder gar „geheime" Geschichte, sondern durch Verzeichnung und folgerichtige Aneinanderreihung der Thatsachen ein übersichtliches Bild der wechselvollen Eisenbahnthätigkeit in unserem Vaterlande von den frühesten Anfängen zu bieten.

Hat diese Thätigkeit auch nicht immer und allezeit den ungeteilten Beifall der Zeitgenossen gefunden, hat die kritische

Sonde hie und da empfindliche Stellen berührt, so darf der Österreicher doch mit gerechtem Stolz auf dieselbe verweisen, wie sie unter den oft ungünstigsten wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen segenspendend sich verbreitete.

Die Entwicklung der Eisenbahnen, hier keine stetige, sondern durch Einflüsse aller Art eine mehr oder minder stofsweise, ist wohl in keinem Lande Europas so innig mit der Geschichte des Staates verwachsen, wie gerade in Österreich; mit der verjüngten Kraft des Staatswesens gewinnt die Thätigkeit neuen Aufschwung, durch Schicksalsschläge, welche jenes treffen, erlahmt der Schaffensdrang. Der erste Abschnitt der Eisenbahngeschichte gehört den Privatunternehmungen, weil der Staat seine Eignung oder den Beruf, Eisenbahnen anzulegen, noch nicht erkannte; er geht dann selbst mit jugendlichem Feuereifer an die Schöpfung von Hauptlinien, stützt die privaten Unternehmungen, rettet sie vor dem Zusammenbruch und eignet sich diese zum überwiegendsten Teile an; politische und finanzielle Verhältnisse zwingen ihn später, sich fast seines ganzen Besitzes wieder zu entledigen; endlich schafft er neue Thätigkeit auf dem zu lange schon brach liegenden wirtschaftlichen Felde durch weitreichende Zugeständnisse auf Kosten seines Kredits.

Den wichtigsten Markstein in der Geschichte der Eisenbahnen bilden selbstredend die staatsrechtlichen Veränderungen des Jahres 1867; bis zu diesem Zeitpunkte können die Bahnen der Monarchie, wenngleich nicht mit voller geschichtlicher, doch stofflicher Berechtigung, ein abgeschlossenes Ganzes bietend, gemeinsam in Betracht gezogen werden, und damit beschäftigt sich auch die vorliegende Schrift, während die weitere Entwicklung einem späteren Zeitpunkte vorbehalten bleiben soll.

Erhebt nun dieser hier unternommene Versuch keinen Anspruch auf Vollkommenheit, so mögen doch wenigstens die Ausführungen einem nachfolgenden als sorgfältig zusammengetragene Bausteine dienen.

Wien, im September 1888.

Der Verfasser.

Inhalt.

Einleitung.

Welche Tragweite Österreichs erleuchtete Herrscher guten Verkehrswegen beimaſsen, dafür finden wir bereits in frühen Jahrhunderten staunenswerthe Beispiele; aber auch Landstände, sowie einzelne hervorragende Mitglieder derselben wetteiferten in der Erweiterung und Vervollkommnung der Wasser- und Landstraſsen. Im Mittelpunkte der verschiedensten Bestrebungen steht schon im 14. Jahrhundert die Vereinigung der Donau mit der Moldau durch einen Schiffahrtskanal, behufs Verbindung der Donau mit der Elbe, des Mittelländischen und Schwarzen Meeres mit der Nordsee. Unter Karl IV., als Böhmen bereits einen hohen Grad von Kultur und Wohlstand aufweist, erbot sich das mächtige Haus der Rosenberge die Kosten für diesen Wasserweg vorzuschieſsen; die Chronik erzählt, daſs schon 1375 die Gegend untersucht, mit der Grabung eines (vermutlich unterirdischen!) Kanals der Anfang gemacht, dessen Fortsetzung jedoch von den Bewohnern an der Donau verhindert wurde, damit eine „Ableitung des Stromes nicht platzgreife"; der bald darauf erfolgte Tod Karls IV. und ausgebrochene Kriege verhinderten die weiteren Arbeiten. Das lebhafte Interesse Rudolfs II. für dieses Unternehmen — er berief u. a. Thomas Seeauer, welcher den Traunfall schiffbar gemacht, nach Böhmen, um die Moldau von Budweis nach Prag der Schifferei zugänglich zu machen — brachte auch den Kanal selbst wieder zur Sprache; wiederholt noch und zwar

unter den nachfolgenden Herrschern durch die Grafen Wallenstein, Zinzendorf und Wratislaw, vorzüglich aber durch Karl VI. und Maria Theresia auf Grund der Untersuchungen des niederländischen Baumeisters L. Vogemont und des Frhrn. v. Sterndal, welch letzterer einen bloſs etwa 15 km langen Kanal von Mauthausen a./D. nördlich bis zum Fuſs des Gebirges, von hier jedoch die Legung einer Straſse bis zur Moldau vorschlug, in Anregung gebracht, war die Angelegenheit von keinem weiteren Erfolge begleitet; Maria Theresia erteilte nochmals dem Oberst Brenquin den Auftrag, einen Plan auszuarbeiten, für dessen Ausführung 2 Mill. fl. C.M. [1]) verwendet werden sollten, doch es schien ein Unstern darüber zu walten; von vielen Sachverständigen untersucht, von einigen als ausführbar, von anderen als höchst bedenklich geschildert, scheiterte die Durchführung des Projektes an den groſsen Kosten, bezüglich deren alle einig waren.

Weit günstiger gestaltete sich die Anlage von Landstraſsen, denn Karl VI. betrachtete gute Wege als Hebel des Wohlstandes und Reichtums seiner Länder; ihm ist es vorzüglich zu danken, daſs an Stelle früherer schlechter Landwege und trümmerhafter Römerzüge, Kunststraſsen sein Reich durchzogen, welche die Zufuhr der Bedürfnisse und den Absatz der Erzeugnisse des Landes erleichterten. Unter seiner Regierung wurden, von Wien ausgehend, Straſsen durch die innerösterreichischen Provinzen über unwegsame rauhe Gebirge bis an die Adria geführt, die 90 km lange Luisenstraſse zwischen Karlstadt und Fiume, die Karolinenstraſse zwischen Karlstadt und Porto-Ré, die prachtvolle Kunststraſse, welche Siebenbürgen durch den Rotenturmpaſs mit der Walachei verbindet, gebaut, die Save und Laibach schiffbar gemacht, die Kulpa bis Karlstadt verbessert, Porto-Ré gegründet, Triest und Fiume vergröſsert u. s. w.

Das vom Vater begonnene Werk setzte seine erhabene Tochter Maria Theresia mit regstem Eifer fort; Triest wird

---

[1]) 1 fl. Conventionsmünze (zu 60 kr.) gleich 1 fl. 5 kr. oder 105 kr. Österr. Währung.

neuerdings erweitert, der Boden hierfür dem Meere geradezu abgerungen und dort eine Handels-Gesellschaft errichtet; 1773 werden Schiffahrts- und Wasserbau-Direktionen aufgestellt, welchen die Verbesserung der Flufsschiffahrt und die Strompolizei obliegt.

Rastlos betreibt Joseph II. die Vervollständigung und Vermehrung der schon bestehenden Strafsenzüge; er unternimmt die Anlage einer grofsartigen Strafse durch Mähren, Schlesien, Galizien und die Bukowina; weiter von Gospich nach Carlopago; von Porto-Ré längs der Küste Kroatiens nach Zengg; die angestaunte Strafsenführung von Landeck in Tirol über den Arlberg bis zur Schweizer Grenze, den kunstgemäfsen Umbau der Josephinerstrafse von Karlstadt über die „Grofse Kapelle“ nach Zengg (105 km), welche als eine der schönsten Strafsen Europas galt; bedeutende Flufsverbesserungen u. s. w.; Leopold II. endlich hob die verderbliche Strafsenverpachtung auf.

Frühzeitig entstand auch in Ungarn eine vom Staate privilegierte Schiffahrt-Gesellschaft, welche die Verbindung der Theifs mit der Donau und der Save anstrebte und wiederholt an der Schiffbarmachung der Kulpa zur leichten Verbindung des Banates mit dem adriatischen Meer arbeiten liefs; durch Kriegsereignisse an der Weiterverfolgung dieses Planes gehindert, legte sie zwischen Karlstadt und Fiume eine etwa 137 km lange Strafse mit so sanften Steigungen, dafs sie vom schwersten Fuhrwerk bequem benützt werden konnte, und hob dafür eine Mauthgebühr von 15 kr. Ö.W. per Ztr. Ware ein. Erst später (1793—1801) wird der 110 km lange Franzens-Kanal behufs Verbindung der Donau und Theifs von Privaten erbaut, 1845 an den Staat übertragen, ferner zur besseren Benutzung der Bega der 121,5 km lange Bega-Kanal angelegt.

Unter Franz II. wird die Wien-Triester Strafse, hauptsächlich der Übergang über den Semmering bedeutend verbessert, und von einer Gesellschaft 1795 der Bau eines Schiffahrtskanals von Wien über Neustadt gegen Ödenburg und Raab begonnen, jedoch nur das Stück Wien-Neustadt bis zur

1*

ungarischen Grenze Pötsching (66 km) ausgeführt und hierauf vom Staate übernommen; die Untersuchungen für dessen Weiterbau bis Duino am Golf von Triest ergaben, daſs groſse Schwierigkeiten bei der Übersetzung von Flüssen zu bewältigen wären und daſs der Kanal selbst auf seinem Zuge (561 km) ausser 504 Schleusen noch die Durchtreibung eines etwa 19 km langen Stollens im Adelsberger Kreise erfordern würde.

Im Beginne unseres Jahrhunderts wird der Straſsenbau eine wichtige Staats-Angelegenheit, indem für seine Erhaltung und Erweiterung bedeutende Summen angewiesen werden; anfangs der zwanziger Jahre wurden noch die mit Rücksicht auf ihre Höhenlage (2800 m) unübertroffene Militärstraſse über das Stilfser-Joch zwischen Bormio und Glurns mit einem Kostenaufwande von 2,9 Mill. fl., ferner die 114 km lange Ampezzanerstraſse (Strada d' Allemagna) von Conegliano bis in die Thalebenen von Toblach hergestellt, und so gebietet die Monarchie, welche mit ihren „Kaiserstraſsen" den Nachbarstaaten weit vorangeeilt war, im Anfange der vierziger Jahre über ein groſsartiges, von dem Mittelpunkte Wien fächerförmig ausstrahlendes Netz.

Ein Zug führt über Graz, Laibach nach Triest und Fiume; ein Hauptarm von Klagenfurt über Villach-Ponteba-Treviso-Mestre-Padua-Vicenza-Verona-Brescia nach Mailand; von Mailand selbst gingen wieder 8 Straſsen aus; das lombard.-venet. Königreich war überhaupt mit Verkehrswegen am reichlichsten bedacht; unter dem General-Gouverneur Erzherzog Ferdinand erhielt es den Naviglio grande behufs Verbindung des Ticino, bezw. des Lago Maggiore mit Mailand; den Canale di Martisane (41,7 km) von der Adda nach Mailand zur Verbindung dieser Stadt mit dem Comer-See; endlich den 30 km langen Naviglio nuovo. Ein zweiter Zug führt von Wien über Linz, Salzburg, einerseits über den Brenner, Bozen, Trient nach Verona, andererseits nach Bayern; ein dritter über Horn, Wittingau und Tabor nach Prag; über Znaim und Iglau zur sächsischen und bayrischen Grenze; ein vierter über Brünn, Olmütz, Teschen nach Lemberg und Brody, sowie in die Bukowina und Moldau; einer nach Ungarn über Pressburg, Raab, Pest-Ofen und von da

über Temesvar, Hermannstadt und den Rotenturmpass in die Walachei; ein anderer Zweig über Peterwardein nach Semlin und Belgrad, ein weiterer über Debreczin nach Klausenburg.

Die Strafse, welche über Ödenburg, Warasdin, Agram und Karlstadt führt, verästet sich gegen Fiume und Zara, andererseits über Kanisza, Fünfkirchen und Essegg nach Peterwardein.

Von diesen Hauptstämmen zweigen wieder eine ganze Anzahl Nebenstrafsen ab, so dafs Oesterreich Mitte der vierziger Jahre (mit Ausschlufs Ungarns) ein Netz von 17 759 km an Aerarial- und 37 422 km Landes-, Gemeinde- und Privatstrafsen aufweist, welche mit einem jährlichen Kostenaufwande von 4 bis 5 Mill. fl. erhalten wurden.

Die lange schlummernde Idee der Verbindung der Moldau mit der Donau wurde im Jahre 1807 abermals aufgenommen und zwar von der unter dem Vorsitze des Fürsten Lobkowitz tagenden „Hydrotechnischen Gesellschaft in Böhmen", deren Ziel die Regulierung und Schiffbarmachung böhmischer Flüsse war. Der k. k. Professor der höheren Mathematik und Mechanik an der (1805 gegründeten) böhmisch-technischen Lehranstalt in Prag Franz Ritter von Gerstner wurde beauftragt, „alle bisherigen Vorschläge zur Wasserverbindung zu untersuchen und die vorzüglichsten aufzunehmen"; bei dem Umstande, als Böhmen kein Kochsalz besitzt und aller Bedarf aus den k. k. Salzniederlagen zugeführt werden mufs, handelte es sich dabei hauptsächlich um die Verfrachtung des Salzes; dasselbe wurde auf Schiffen von Gmunden nach Mauthausen oder Linz, hier durch böhmische Frachtwagen abgeholt, über das Gebirge nach dem Pilsener und Egerer Kreise gebracht, während die übrigen Kreise auf dem Wasserwege und zwar auf der Moldau, bezw. der Elbe versorgt wurden.

In dem am 31. Dezember des genannten Jahres erstatteten Bericht wird nun ausgeführt, dafs die zu übersetzende Wasserscheide 380—560 m höher als der Donauspiegel liege, und dafs solche Höhen bislang von einem Kanal noch nicht überschritten wurden. Die grofse Zahl der notwendigen Schleusen, der in denselben zu verbringende, auf 4—5 Tage veranschlagte

Zeitverlust und die unverhältnismäfsig hohen Baukosten, erheischen die gröfste Vorsicht; alles in Betracht gezogen, dürften die Kosten der Kanalfracht das 2½- bis Dreifache der Achsfracht betragen.

Die kürzeste Verbindung (etwa 38 km) wäre zwischen Hohenfurth an der Moldau durch den Haselgraben nach Linz; der zweite Vorschlag, von Vogemont stammend, geht dahin, zwei kleine Flüsse, nämlich die Maltsch bei Budweis mit der Feld-Aist bei Freistadt in Oberösterreich zu verbinden, was allerdings den Weg um das Doppelte verlängere; endlich könnte die Verbindung der Luschnitz bei Altwaitra in Böhmen durch den Zwettelbach mit dem Kampflufs in Niederösterreich erfolgen, was auch für Wien von grofsem Vorteile wäre, jedoch die Länge des Kanals auf etwa 270 km erhöhen würde.

Der 1809 ausgebrochene Krieg vertagte abermals weitere Verhandlungen. Vier Jahre später veröffentlicht Gerstner seine „Abhandlung über Frachtwägen und Strafsen und über die Frage, ob und in welchen Fällen der Bau schiffbarer Kanäle, Eisenwege oder gemachter Strafsen vorzuziehen sei; nebst einer Untersuchung, ob die Moldau mit der Donau durch einen Schiffahrts-Kanal zu vereinigen sei“ (eine Übersetzung dieser Schrift unter dem Titel: Mémoire sur les grandes Routes, les chemins de fer et les Canaux de Navigation etc. erschien später in Paris).

Der Verfasser berechnet die Transportkosten des Salzes zu den Niederlagen in Budweis, Neuhaus und Deutschbrod für das Jahr 1812 mit mehr als 1 Mill. fl. Wien. Währ. bis zu den übrigen Salzlagestätten auf das Doppelte, was ein ruhendes Kapitel von 40—50 Mill. fl. darstellt. Dieser Umstand habe der Regierung schon lange Anlafs gegeben, auf Mittel und Wege zu sinnen, die Kosten zu verwohlfeilen und gleichzeitig die Versendung zu erleichtern.

Gerstner tritt nun mit allem Nachdruck für die Anlage einer Eisenstrafse zur Verbindung der Donau mit der Moldau ein, die um den dritten Teil der Kosten eines Kanals hergestellt werden könnte, und sicherte sich damit das

Verdienst, der Erste auf dem Kontinent gewesen zu sein, welcher die Bedeutung der Schienenstraſsen erfaſst und ihnen den Weg in Österreich geebnet hat. Die Anregung fand damals den lebhaftesten Beifall, ruhte jedoch abermals bis 1819, in welchem Jahre Bevollmächtigte der 10 Elbuferstaaten zum Zwecke der Regelung der Elbschiffahrt in Dresden zusammentreten. Die Verhandlungen endeten mit der Konvention von 1821, welche gleichzeitig das Ansuchen an die österr. Regierung stellte, die Moldau-Schiffahrt bis Budweis regulieren und von dort bis zur Donau einen Kanal oder eine Eisenbahn anlegen lassen zu wollen; dieser abermalige Anstoſs brachte endlich die Eisenbahnfrage in Fluſs.

Nachdem im Vorstehenden, wenngleich etwas vorgreifend, angedeutet wurde, was Österreich mit Bezug auf seine Verkehrswege geschaffen hatte, so ist es zunächst nötig, einen flüchtigen Blick auf andere Länder zu werfen.

Im 17. Jahrhundert tauchen zuerst Holzbahnen in deutschen Bergwerken auf, die bald in englischen Eingang finden; wegen der allzu raschen Abnützung der Balken wurden diese mit flachen eisernen Schienen belegt und durch Nägel festgehalten (Eisenbahnen). Diese Transportart erhält sich bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts, wo man in der Anlage von Kanälen das geeignetste Verkehrsmittel gefunden zu haben glaubt. Auf den Bahnen Englands kommen schon 1738 guſseiserne Schienen in Anwendung, die aber durch die Schwere der Fahrzeuge häufig beschädigt oder zerbrochen werden; 1805 ersetzt Nixon die guſseisernen durch Stabschienen von rechteckigem Querschnitt, welche wieder die Räder der Wagen zerstören. Bis zum Jahre 1808 bleibt ausschlieſslich das Zugtier die bewegende Kraft.

Um nun Wagen auch über steile Abhänge schaffen zu können, wird auf Anraten Stephenson's und Wood's zuerst bei Birtlay-Fall in der Grafschaft Durham Dampfkraft und zwar eine stehende Maschine in Verbindung mit einem Seilzuge angewendet, was späterhin vielseitig Nachahmung fand.

Diese Art der Fortschaffung hatte jedoch mancherlei Unzukömmlichkeiten, denn die Anlagen waren zumeist sehr kost-

spielig; die teueren Maschinen erforderten wegen des auf der Höhe nur schwer zu beschaffenden Wassers viel Brennstoff; die Seile mufsten nach 12 bis 18 monatlichem Dienst wieder ausgewechselt werden und blieben doch eine stete Gefahr für die Sicherheit des Betriebes. Wir finden allenthalben in Deutschland, Belgien, England und Amerika Seilebenen mit Seilbändern, Hanf- oder Drahtseilen, Ketten und zwar solche, wo eine stehende Maschine ein Seil ohne Ende bewegt, oder dieses auf eine Trommel aufwickelt; ferner solche ohne stehende Maschine, wo der Zug zu Thal den zu Berg Fahrenden hinaufzieht; diese sog. selbstwirkenden Rampen ergaben natürlich die wohlfeilste Betriebsweise; erst wenn die Kraft nicht ausreichend war, traten die Maschinen in Wirksamkeit. Man schlug weiter vor, die natürliche Kraft der Bäche als Motor zu benutzen; bei entfernterer Lage die Kraft durch „Stangenkunst“ bis zur Bahn zu übertragen; Wasser während der Nacht in grofsen Reservoiren aufzuspeichern; durch den bergab fahrenden Zug Luft in einen Recipienten zu pumpen und dieses Magazin dann für die aufsteigenden Züge zu benutzen; ferner die Anlage von feststehenden oder beweglichen Bergwinden, Riesenkrahnen, Aufzugmaschinen, Aufzugbrücken mit Schleusen u. s. w.

Nachdem der Amerikaner Oliver Evans schon 1784 die Idee einer Lokomotive erfafst, den Bau einer solchen 1801 vollendete, welche zwei Jahre später durch eine Strafse Philadelphias fährt, erklären ihn seine Zeitgenossen als irrsinnig; 1802 erhalten die Engländer Trevithik und Vivian ein Patent auf eine eincylindrige Lokomotive, die 1804 in einer Kohlengrube Süd-Wales' 200 Ztr. mit einer Geschwindigkeit von 7 km per Stunde fortschafft; mit einer verbesserten Lokomotive wird die 1812 eröffnete Gloucester-Cheltenham-Bahn teilweise befahren.

Das gröfste Hindernis für die ausgedehntere Anwendung von Lokomotiven blieb das Vorurteil, dafs die Adhäsion der Räder auf glatten Schienen eine gänzlich unzulängliche sei. Um diesem vermeintlichen Übelstande abzuhelfen, wurde nun eine ganze Reihe von Auskunftsmitteln in Vorschlag gebracht:

Die Triebräder mit eisernen Nägeln versehen und in hölzerne Langschwellen eingreifen, die Räder zu furchen oder verzahnen und sie in verzahnte Schienen eingreifen zu lassen (solche Zahnrad-Lokomotiven standen in England thatsächlich bis zum Jahre 1838 in Gebrauch; deren weitere Vervollkommnung in der neuesten Zeit ist ja hinlänglich bekannt); man riet, anstatt der Schienen straff gespannte Ketten zu legen (1812), in welche die Räder eingreifen; oder eine dritte hochkantige Mittelschiene anzubringen, an die zwei horizontal liegende Räder angeprefst werden; es tauchen „Stachelräder", „Stelzenfüfse", „mechanische Pferdefüfse" auf, die sich in den Boden eingraben u. s. w.

Erst im Jahre 1813 gelingt es dem Engländer Blackett, darzuthun, dafs die Reibung auf den Schienen zum Fortschaffen von Lasten auf der Ebene allein ausreiche, ohne jedoch damit alle Zweifel zerstreut zu haben. Eine in dem folgenden Jahre von George Stephenson erbaute Adhäsions-Lokomotive, die ausschliefslich Bergwerkszwecken diente, gab befriedigende Resultate; von ihm ging zur Bewältigung von Steigungen der Plan aus, bei „schiefen Ebenen" auf der Höhe eine Rolle zu befestigen, über welche das Drahtseil läuft; wird nun das eine Ende an den bergauf zu befördernden Zug, das andere an die thalwärts laufende Lokomotive angehängt, so sei es möglich, den schwersten Zug hinaufzuziehen. Auch in Deutschland fehlte es nicht an verschiedenen Bemühungen, der grofsen Menge die Vorteile von Bahnen praktisch vor Augen zu führen. Dem bayrischen Oberbergrat v. Bader, welcher auf diesem Felde eine rührige Thätigkeit entwickelte, wurde die Ehre zu teil, dafs 1815 Kaiser Franz I. in Nymphenburg bei München sein „arbeitendes Modell einer Eisenbahn mit einem Wagen von seiner Erfindung, auf welchem eine Ladung von 350 Pfund an einer schwachen seidenen Schnur von einem kleinen Hündchen gezogen wurde", mit vielem Interesse besichtigte.

Im gleichen Jahre unternimmt der Prager Mechaniker J. Bozek mit einer von ihm selbst erzeugten, jedoch sehr mangelhaften „Dampfkalesche" Versuchsfahrten im Bubentscher

Garten vor einer gewählten Zuschauerschaft: das Fahrzeug geriet bald hierauf in Vergessenheit.

Schon vor dieser Zeit hatte jedoch Österreich und zwar Steiermark Bergwerksbahnen angelegt, welche später eine beträchtliche Ausdehnung erhielten. Im Jahre 1809 unterbreitete der k. k. Gubernialrat und Eisenwerksdirektor J. F. Sybold seiner Behörde den Vorschlag, die Förderung von Eisensteinen aus dem Erzberge mittelst Bahnen zu bewerkstelligen; noch im selben Jahre wurden nach erfolgter Bewilligung die Aufnahmen und Vermessungen zu Ende geführt, und im folgenden mit dem Bau derselben begonnen.

Die bis 1815 vollendete Anlage umfaſste 1,84 km unterirdische und 3,74 km sog. Tagläufe, zusammen 5,58 km, deren „Vorteil allseitig bewundert“ wurde. Auf den 100—130 mm breiten und 80 mm. hohen fichtenen Unterlagen waren 40 mm breite und 10 mm dicke Flachschienen durch Nägel befestigt; nachdem nun diese Art des Oberbaues sich vortrefflich bewährte, so kam sie auch bei den späteren Bahnbauten in Österreich, trotzdem Birkinschaw 1820 ein Patent für „verbesserte Schmiedeeisenschienen, welche bei der kleinsten Masse die gröſste Tragfähigkeit aufwiesen“, erhielt, in vorderster Reihe in Betracht.

Wir haben nun in Kürze der Erfahrungen anderer Länder im Bahnwesen Erwähnung gethan und zwar bis zu jenem Zeitpunkte, als sich Österreich anschickte, an den Bau von Bahnen im gröſseren Maſsstabe zu schreiten.

Freilich waren die Zeitverhältnisse solchen Unternehmungen nicht günstig; denn die andauernden Kriege am Anfange unseres Jahrhunderts hatten das Kapital, welches jähen Wechseln unterlag, gegen alle industriellen Regungen miſstrauisch gemacht; Zehent und Robot bedrückten die Landwirtschaft und der Abschluſs nach auſsen durch wirtschaftliche und geistige Zollschranken hemmte jede freiere Entfaltung und beengte das Verkehrsgebiet.

„Holz- und Eisenbahnen."

Franz Anton Ritter von Gerstner, öffentl. ordentl. Professor der praktischen Geometrie am k. k. polytechnischen Institute in Wien (gegründet 1815), Sohn des früher erwähnten Prager Professors, nahm trotz aller Widerwärtigkeiten mit Begeisterung den Plan seines Vaters, die Moldau mit der Donau durch eine Eisenbahn zu verbinden, auf, bereist zu dem Zwecke im Jahre 1822 diese Gegend und begiebt sich, um die weiteren Fortschritte im Eisenbahnwesen kennen zu lernen, mit Empfehlungsbriefen des Präsidenten der Kommerz-Hofkommission ausgestattet, nach England.

Es gelang ihm, englische Ingenieure für sein Projekt soweit zu interessieren dafs sie sich erbötig machten, die fragliche Bahn auf eigene Kosten herzustellen, wenn diese, wie es in England der Fall sei, auch in Österreich durch eine Konzessionsakte der Staatsverwaltung begünstigt werde. (Das englische Parlament hatte 1821 die erste Konzession für eine längere Eisenbahn, Stockton-Darlington, verliehen.)

Nach seiner Rückkehr stellt Gerstner im Wiener Prater eine etwa 2 km lange Bahnstrecke „in natürlicher Grösse" her, ein Drittel mit Holzschienen, das zweite Drittel mit gufseisernen und der Rest mit schmiedeeisernen Schienen belegt, auf welcher 2 Wagen laufen, die 0,95 m hohe und 100 mm breite gufseiserne, bzw. 1,58 m hohe und 160 mm breite hölzerne mit schmiedeeisernen Reifen beschlagene Räder haben.

Durch mehrere Wochen wird diese Probestrecke befahren, und damit „der hierbei stattgehabte, von Jedermann mit vieler Verwunderung beobachtete Erfolg über die unendlichen Vorteile der Einführung von Eisenbahnen entschieden“.

Gerstner nivelliert nun die Gegend zwischen der Moldau und Donau und erklärt, gestützt auf diese Studien an Ort und Stelle, als die vorteilhafteste Trace den von Vogemont zur Anlage eines Kanals und von Baron Sterndal für eine gewöhnliche Strafse vorgeschlagenen Thalweg am linken Ufer der Maltsch in Böhmen und am rechten Ufer der Feld-Aist in Oberösterreich, da sie nur geringe und beständige Steigungen (1 : 100) von den Salzmagazinen in Budweis zum Scheitelpunkte bei Leopoldschlag, etwa 36 000 Klafter oder 68,2 km und von hier bis Mauthausen a. D. 30 000 Klafter oder 56,8 km aufweise, abgesehen von den dazwischen liegenden schiefen Ebenen.

Am 29. Dezember 1823 überreicht Gerstner beim königl. böhmischen Landespräsidium ein diesbezügliches Gesuch, und damit war die Frage der Eisenbahnkonzessionen, kurze Zeit, nachdem sich England damit befafst hatte, auch in Österreich aufgeworfen. Diesem Gesuche wurde nun unter dem 7. September 1824 mit der Verleihung eines ausschliefsenden Privilegiums für den Bau „einer zwischen Mauthausen und Budweis, die Donau mit der Moldau verbindenden Holz- und Eisenbahn“ willfahrt. Diese Urkunde[1]) soll als älteste

[1]) **Privilegiums-Urkunde**
Professor Franz Anton Ritter von Gerstner
zur Errichtung einer Holz- und Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau.

Wir Franz der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Österreich; König zu Ungarn, Galizien und Lodomerien etc. etc. Erzherzog zu Österreich.

Nachdem Uns der Professor Fr. Ant. R. von Gerstner allerunterthänigst gebeten hat, ihm ein ausschliefsendes Privilegium zu dem Baue einer zwischen Mauthausen und Budweis die Donau mit der Moldau verbindenden Holz- und Eisenbahn zu erteilen, so haben Wir Uns in Erwägung der Gemeinnützigkeit dieses Unternehmens bewogen gefunden, ihm das angesuchte Privilegium auf fünfzig nach einander folgende Jahre mit

ihrer Art vollinhaltlich wiedergegeben werden; vom wohlwollendsten Geiste beseelt, liefs sie nicht nur die seit Jahrhunderten

---

folgenden Konzessionen und unter nachstehenden Bedingungen zu verleihen:

Erstens: Dem Unternehmer R. v. Gerstner soll es nämlich freistehen, einen oder mehrere Teilnehmer zur Ausübung dieses ihm Allergnädigst bewilligten Privilegiums aufzunehmen; falls jedoch diese Vereinigung die Eigenschaft einer öffentlichen Aktiengesellschaft annehme, hat derselbe den Aktienplan zur vorläufigen Genehmigung vorzulegen.

Zweitens: Da dieses Privilegium nur für eine Bahn von der Donau bis zur Moldau zu gelten hat, so hat der Unternehmer, wenn er in der Folge eine Ausdehnung derselben auf die Eröffnung von Seitenbahnen wünschen sollte, besonders darum bittlich einzukommen und Unsere Entscheidung abzuwarten.

Drittens: Der Bau dieser Bahn soll bei seiner Ausführung nach den für öffentliche Strafsen bestehenden Gesetzen behandelt werden, nur hat der Unternehmer, bevor zur Abschätzung der zu dem Baue benötigten Gründe geschritten wird, mit den Eigentümern eine gütliche Ausgleichung zu versuchen.

Viertens: Auch hat derselbe, wie er sich selbst dazu angetragen hat, da, wo die Eisenbahn eine bestehende notwendige Strafse durchschneidet, die Verbindung der Strafse über oder unter der Bahn auf eine brauchbare Art herzustellen, dann, wo der Grund einer schon bestehenden Strafse zu der Bahn verwendet wird, eine andere Strafse von demselben Zustande, wie die eingezogene, herzurichten.

Fünftens: Bei Anlegung eigener Packhöfe nebst Beamtenwohnungen, Schmieden, Wagnereien und Stallungen, dann bei Errichtung eigener Wirtshäuser an der Bahn hat sich der Unternehmer den bestehenden Gesetzen und Provinzialverfassungen zu unterziehen, und hinsichtlich der für die Bahn eingelösten Grundstücke und Gebäude, sowie bezüglich des Unternehmungskapitals, wird ihm keine andere Befreiung oder Ausnahme von Steuern, sowie der öffentlichen und Gemeindelasten zugestanden, als welche nicht schon in den bestehenden Gesetzen gegründet ist.

Sechstens: Bei den an der Eisenbahn vorfallenden Diebstählen oder boshaften Beschädigungen soll sich genau nach den bestehenden Gesetzen gerichtet werden.

Siebentes: Wir berechtigen den Unternehmer, auf dieser Bahn alle Arten Güter und Waren mit eigenen Wagen zu verführen, auch diese Befugnis an andere unter den von ihm festzusetzenden Bedingungen zu überlassen.

Achtens: Von Seiten der Staatsverwaltung wird während der Dauer des Privilegiums diese Bahn nie anders in Anspruch genommen werden, als dafs der Unternehmer selbst die zu transportierenden Gegenstände verführe

angestrebte Verbindung zweier Provinzen zur That werden, sondern ermunterte auch ähnliche Unternehmungen; allerdings

---

und demselben für die Fracht, wie solche für die Privatgüter von ihm bestimmt, oder von Fall zu Fall durch freiwillige Übereinkunft besonders bedungen werden wird, bar bezahlt werde.

Neuntens: Gleichermafsen wird während der Dauer des Privilegiums von Seiten der Staatsverwaltung an der von dem Unternehmer hergestellten Holz- und Eisenbahn keine Wegmauth errichtet und eingehoben werden. Was aber Warenzölle, Verzehrungsabgaben und dergleichen betrifft, mufs sich in dieser Hinsicht lediglich nach den allgemeinen Vorschriften benommen werden.

Zehntens: Nach Ablauf der fünfzig Privilegialjahre kann der Unternehmer mit den Real- und Mobiliarzugehörungen seiner dann erloschenen Unternehmung als Eigentümer frei schalten, über deren Ablösung mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten, und wenn er selbst, oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten, und diese als nützlich sich bewährt hätte, wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zur Erneuerung des Privilegiums herbei zu lassen.

Elftens: Schliefslich bestimmen Wir ausdrücklich, dafs dieses Privilegium als nicht erteilt und bezüglich als erloschen anzusehen sei, wenn binnen Jahresfrist vom heutigen Tage an nicht wenigstens eine Meile Holz- und Eisenbahn erbaut ist, oder wenn innerhalb sechs Jahren vom obbezeichneten Tage an gerechnet, die ganze Bahn zwischen der Moldau und der Donau nicht ganz beendigt ist.

Wenn die gesetzmäfsigen Bedingungen getreulich in Erfüllung gebracht werden, so soll der Unternehmer nicht nur dieses ihm verliehenen allerhöchsten Privilegiums sich zu erfreuen haben, sondern Wir verordnen zugleich, dafs während fünfzig Jahren von dem Tage der öffentlichen Kundmachung dieser Urkunde angefangen, sich aufser ihm, dessen Erben oder Cessionären Jedermann enthalten solle, eine dergleichen Holz- und Eisenbahn zwischen der Donau und der Moldau zu errichten, bei einer Geldstrafe von Einhundert Spezies-Dukaten in jedem Übertretungsfalle, wovon die Hälfte dem Armenfonde des Ortes, wo das Erkenntnis in erster Instanz gefällt wurde, die andere aber dem Priviligierten zuzufallen hat, unnachsichtlich durch das im Lande, wo die Übertretung geschieht, befindliche Fiskalamt einzutreiben ist: Wie denn auch den Übertreter dieses Privilegiums noch insbesondere Unsere Allerhöchste Ungnade treffen, und es dem Privilegirten insbesondere vorbehalten sein soll, ihn wegen alles erweislichen Schadens zum Ersatze vor dem ordentlichen Richter zu belangen.

Den Behörden, die es betrifft, erteilen Wir insbesondere den ge-

gewährte die Staatsverwaltung keine direkte Unterstützung, sie gestattete jedoch das Expropriationsrecht, insoweit es bei öffentlichen Strafsen in Betracht kommt, dehnte die Privilegiumsdauer auf 50 Jahre (gegenüber 40 Jahren für die beiden Wiener Kettenbrücken) aus, nach deren Ablauf die Bahn freies Eigentum der Unternehmer bleibt, womit die Schaffung eines Tilgungsfonds entfiel; sie beanspruchte von den Inhabern keinerlei Sicherstellung, ebensowenig eine Begünstigung bei den Frachtpreisen, deren Bestimmung ganz dem Ermessen des Unternehmers überlassen bleibt; sie sieht von der Errichtung von Weg- und Brückenmauthen ab und schützt schliefslich die Anlage vor anderen Mitbewerbern. Im Beginn dieses Jahres (1824) veröffentlichte Gerstner eine Abhandlung „über die Vorteile der Anlage einer Eisenbahn zwischen der Moldau und der Donau", welche sich einer vorzüglichen Aufnahme erfreute und die Bildung einer Unternehmungsgesellschaft zur Folge hatte; dem Entwurfe nach soll die Bahn von Mauthausen ausgehend, die Orte Schwerdberg, Pregarten, Kefermarkt, Freistadt, Unterhaid, Kaplitz berühren und an den Budweiser Salzmagazinen enden, eine Gesamtlänge der horizontalen oder nahezu horizontalen Strecken von 125,0 km, nebst mehreren dazwischen liegenden schiefen Ebenen haben. Die Herstellungskosten dürften sich bei einer Spurweite von 3 Fufs 6 Zoll gleich 1,109 m nach englischen Einheitspreisen auf 688 000 fl. C.M.,

---

messensten Befehl über die Handhabung dieses Privilegiums und die damit verbundenen Bedingungen zu wachen. Das meinen Wir ernstlich.

Zur Urkunde dieses Briefes, besiegelt mit Unserm k. k. und erzherzoglichen anhangenden gröfseren Insiegel, der gegeben ist in Unserer Haupt- und Residenzstadt Wien am 7. Monatstage September im achtzehnhundert und vierundzwanzigsten Jahre, Unserer Reiche im fünfunddreizigsten:

(L. S.) Franz m. p.

Franz Graf von Saurau m. p.
Oberster Kanzler.
Philipp Ritter von Stahl m. p.
Hof-Kanzler.
Nach seiner k. k. Majestät höchsteigenem Befehle:
Wilhelm v. Drossdick m. p.
Registriert: Joh. Wirker m. p.

einschliefslich der Ausgaben für Grundeinlösung, Brücken, Gebäude und Wagen auf 800 000 fl., sowie anderer Summen für Betriebseinrichtung auf rund 1 Million fl. C.M. belaufen; es unterliegt auch keinem Anstande, die Bahn ohne schiefe Ebenen mit gleichmäfsigen Steigungen für 800 000 fl., nebst den Auslagen für Betriebseinrichtungen und 100 000 fl. für einen Reservefonds ebenfalls um 1 Million fl. binnen 2 Jahren herzustellen, „wenn die dermaligen für den Bau höchst vorteilhaften Konjunkturen noch zwei Jahre fortdauern; die dermalen bestehenden äufserst niedrigen Preise der Baumaterialien, Urprodukte und Arbeitslöhne waren noch nie vorhanden, sie lassen sich nur durch den allgemeinen Druck der gegenwärtigen Zeiten und vorzüglich durch die Armut, welche in diesem Teile stattfindet, erklären, es ist daher nicht anzunehmen, dafs noch günstigere Konjunkturen für diese Unternehmung eintreten dürften, und will man hiervon Vorteile ziehen, so mufs dieselbe so rasch als möglich ins Leben treten und in der möglich kürzesten Zeit ausgeführt werden.“

In dieser Hinsicht wird vorausgesetzt, dafs noch im Laufe des Jahres 1824 die ersten 30 km von Budweis bis Kaplitz in Angriff genommen und hiervon etwa 15 km ausgeführt würden; im folgenden Jahre solle die Strecke Kaplitz-Freistadt und 1826 die Bahn bis an die Donau ausgebaut werden. Die Verzinsung des Anlagekapitals berechnete Gerstner mit 15 Prozent. Für den auffallenden Umstand, dafs die Verbindung der Donau in M a u t h a u s e n und nicht in L i n z angestrebt wurde, findet sich folgende Erklärung. Mauthausen liegt 15 km unterhalb der Ausmündung der Traun in die Donau, Linz jedoch 9 km stromaufwärts; es war demnach die Annahme, dafs die Salzzufuhr stets nach Mauthausen und nicht nach Linz, wo ein Stromaufwärtsziehen der Schiffe nötig war, stattfinden werde, vollkommen berechtigt; um jedoch auch die Linzer Güter für die Bahnfracht zu gewinnen, hatte man die Anlage einer Zweiglinie von Mauthausen nach Linz bezw. Urfahr (26 km) geplant, umsomehr als auch schon der Bau einer Bahn von Lambach nach Linz angeregt war.

Die Verhandlungen mit den Handlungshäusern Geymüller,

Sina und Stametz, rücksichtlich eines Gesellschaftsvertrages, dauerten bis zum 12. März 1825, demzufolge das Privilegium an die **k. k. priv. erste österr. Eisenbahngesellschaft** überging und Gerstner die Leitung des Baues übertragen wurde. Das gesellschaftliche Kapital war mit 1000 Aktien à 1000 fl. gleich 1 Million fl. CM. festgesetzt, einer etwaigen Überschreitung desselben jedoch in den später ausgearbeiteten Statuten Rechnung getragen; der § 2 lautete: Die Unternehmung der Eisenbahn wird durch Errichtung von 1000—1200 Aktien jede von 1000 fl. CM. gegründet; und § 18: Wenn der Bau der Bahn ein gröfseres Kapital erfordern sollte, als ursprünglich präliminiert war, so wird über die Art der Herbeischaffung des Mehrbetrages die Generalversammlung durch relative Stimmenmehrheit entscheiden.

Die öffentliche Ausschreibung der Aktien ergab trotz lebhaft genährter Opposition einen unerwarteten Erfolg, — vom 12.—20. März 1825 wurden 850 000 fl. CM. gezeichnet, denn viele betrachteten die Bahn als Verbindung der Nordsee und des Schwarzen Meeres — und so konnten bereits am 28. Juli die Erdarbeiten auf einer Strecke von 11,7 km in Angriff genommen, jedoch in diesem Jahre nicht mehr vollendet werden. Bei Beginn des Baues mufsten wegen des Mangels an Unternehmern alle Arbeiten mit ungeschulten Leuten in eigener Regie durchgeführt werden, und erst nach Verlauf von Wochen, Monaten fanden sich Pächter zur Übernahme bereit, denen auch Objekte von grösserem Umfange überantwortet wurden; 58 „beim früheren Burgthorbau herangereifte“ k. k. Pioniere unter dem Befehle eines Oberlieutenants führten die Aufsicht über die Arbeiten. Hier trat nun auch die 1825 ausgebrochene Krise hindernd dazwischen, und im März 1826 drängte sich der Gesellschaft die Überzeugung auf, dafs die Geldmittel unzureichende seien, umsomehr als eine neue Bauart — die Dämme wurden im Innern mit massiven Mauern versehen — und mit Rücksicht auf einen eventuellen Dampfbetrieb sanfte Steigungen mit grofsen Krümmungen zur Ausführung kamen. Beim Oberbau fand die Flachschiene Verwendung, gestützt auf eine von der k. k. Direktion der Innerberger Hauptgewerkschaft er-

betene Bestätigung, welche besagte, dafs die Schienen im sog. Syboldstollen seit 1815 bei einer durchschnittlichen Jahresbewegung von 246 000 Zentnern „nach 11 Gebrauchsjahren weder durch Rost noch Abnutzung eine kaum sichtbare Abnahme erlitten haben, weshalb sie bei Erneuerung der Holzunterlagen wieder verwendet wurden“.

Die Generalversammlung vom 14. April 1826 beschliefst nunmehr die Erhöhung des Aktienkapitals auf 1,2 Million fl. CM., worauf noch in diesem Jahre die Arbeiten auf eine Strecke von 60 km ausgedehnt werden. Gerstner tritt seine zweite Studienreise nach England an, wo er den Eisenbahnbau schon sehr vervollkommnet findet und auch sieht, wie die Lokomotive allenthalben den Pferdebetrieb verdrängt. 1827 erscheint von ihm eine „Sammlung der Aktenstücke in Betreff der Ausführung der Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau“ — zu seiner Rechtfertigung.

Mittlerweile ist der gröfste Teil der in Angriff genommenen Linie so weit ausgebaut, dafs am 7. September schon Baumaterialien verführt werden können. Sieben nach englischem Muster erbaute Wagen werden unweit Zartelsdorf mit Gyps, Ziegeln und Eisenwaren beladen, und 2 Pferde bringen die 250 Zentner schwere Ladung noch am selben Tage bis Holkan (28 km), wo übernachtet und die Fahrt am 8. September früh nach Budweis fortgesetzt wird, was „das Staunen der Zuschauer erregte“.

Gerstners Beharrlichkeit in der Ausführung des begonnenen vaterländischen Unternehmens gelang es, als die Lage der Gesellschaft bereits eine bedenkliche war, noch wichtige Begünstigungen für dieselbe zu erwirken. Auf seine an die Landesregierungen von Oberösterreich und Böhmen gerichteten Ansuchen wurde die Gesellschaft von der Steuerleistung für die zu Bahnzwecken eingelösten Grundstücke befreit; auf ein weiteres Gesuch der Direktion vom 16. Januar 1828 an die Staatsverwaltung wurde mit allerhöchster Entschliefsung vom 30. März gestattet, „dafs der Gesellschaft, vom 1. April 1829 angefangen, der Salztransport auf der Strecke von Linz und Mauthausen bis Budweis auf sechs nacheinanderfolgende Jahre, aufser

dem Lizitationswege, jedoch unter der von ihr angebotenen Bedingung überlassen werde, nämlich, dafs sie dafür jenen Frachtlohn empfange, welcher für den böhmischen Salztransport auf den übrigen Strecken bei der alljährlich abzuhaltenden öffentlichen Versteigerung erzielt werden wird, und dafs sie von dem ausfallenden Betrage fünf vom Hundert zurücklasse"; zugleich wurde ihr auf ausdrücklichen allerhöchsten Befehl bedeutet, dafs, falls in der Zwischenzeit der Salzfreihandel auf die Provinz Böhmen ausgedehnt werden sollte, dieses aus allerhöchster Gnade bewilligte Zugeständnis sogleich als erloschen anzusehen sei und daraus für die Gesellschaft keine wie immer gearteten Ansprüche abgeleitet werden können.

Diese der Gesellschaft gewährte Begünstigung hatte ein beträchtliches pekuniäres Opfer von Seite des Staates im Gefolge; denn bei der bisherigen Frachtmenge zwischen Mauthausen bezw. Linz und Budweis und einem für die Zeit vom 1. April 1828 bis Ende März 1829 mit 2.$^{55}/_{128}$ kr. CM. per Zentner und Meile im Lizitationswege erstandenen Frachtsatze gewann der Staat blofs etwa 8 500 fl. CM. jährlich; ihm entgingen hierbei aber an Wegmauteinnahmen etwa 28 000 fl., obwohl die verminderten Kosten der Strafsenerhaltung dabei in Berücksichtigung zu ziehen wären.

Die Übergabe der Strecke Budweis-Kerschbaum an den öffentlichen Verkehr erfolgte am 30. September 1828. Nachdem ungefähr die Hälfte der ganzen Bahn, 65 km, fertiggestellt war, sind die Geldmittel der Gesellschaft nahezu erschöpft, denn trotz aller Kenntnisse des leitenden Geistes der Unternehmung kamen bis Ende Dezember 1828 bereits 921 673 fl. zur Verausgabung, was den Kostenvoranschlag um 85 194 fl. überstieg; das Vertrauen in den Erfolg und die Lust zu weiteren Opfern waren geschwunden, bis die Gesellschaft neue Kraft aus dem angeführten wertvollen Zugeständnisse der Staatsverwaltung schöpfte. Gerstner löste bald darauf seine Verbindung mit der Unternehmung. Unter höchst ungünstigen Verhältnissen übernimmt im Januar 1829 der Ingenieur M. Schönerer die Leitung des Baues; vor allem war klar, dafs der für die ganze Linie durch das Privilegium bestimmte

Vollendungstermin (7. September 1830) nicht mehr eingehalten werden könne, und es wurde auf Grund einer diesbezüglichen Bitte die Erstreckung desselben auf weitere vier Jahre allerhöchst genehmigt; um nun die weiteren Ausgaben mit Rücksicht auf die kärglichen Mittel der Gesellschaft thunlichst herabzumindern, werden vorerst einschneidende Änderungen an der Trace vorgenommen, stärkere Steigungen und scharfe Krümmungen gelegt, die gemauerten Dämme aufgelassen, bei gleichzeitigem Verzicht auf die Einführung der Dampfkraft. Die damals viel besprochene Fortsetzung der Bahn bis Gmunden, sowie die mittlerweile geänderten Handelsverhältnisse bestimmten die Gesellschaft, trotz der grofsen technischen Schwierigkeiten, den Anschlufspunkt an die Donau und zwar von Lest aus nicht mehr in Mauthausen, sondern in Linz zu suchen; für den letzeren Beschlufs war insbesondere die Thatsache mafsgebend, dafs die in Staatsregie gestandene Salzverfrachtung auf der Traun, weil der Transport auf der Strafse nach Linz oder Mauthausen sich billiger stellte, auf allerhöchsten Befehl mit 31. Dezember 1828 aufgehoben und später auch noch die Auflassung der Salzmagazine in Mauthausen verfügt wurde. Gegen alle Erwartung stellte sich nämlich schon bei der ersten öffentlichen Lizitation für die Zeit vom 1. Januar 1826 bis Ende März 1828 der Frachtfuhrlohn von Gmunden nach Linz um 2,25 kr. CM. per Zentner niedriger, als nach Mauthausen, bei der zweiten am 8. Januar 1828 abgehaltenen Versteigerung sogar um 3,75 kr. billiger; hierbei gab offenbar die von Linz aus zu erwartende Rückfracht den Ausschlag. Aufser dem Salz, welches natürlich das vorzüglichste Frachtgut bildete, nahmen aber auch die Kaufmannsgüter aus dem südlichen Tirol und den italienischen Provinzen ihren Weg über Linz und Budweis nach Norden, und ebenso war Linz der Markt für die nach Süden gehenden Tücher, Baumwoll- und Leinenwaren; so gingen viele Güter von Prag auf der Moldau stromaufwärts bis Budweis, von hier per Achse nach Linz und auf der Donau nach Wien. Die Änderung der Linienführung nach Linz anstatt nach Mauthausen erhielt unter dem 7. Oktober 1830 die allerhöchste Genehmigung. In einer 1829 erschienenen Untersuchung, ob die

Bahn „bei den Baukosten, welche die ganze Ausführung erfordert, gegenwärtig noch dieselben Vorteile wie anfangs, oder doch solche Erträgnisse darbiete, um ihre Ausführung und Beendigung mit Vorteil zu bezwecken", tritt Gerstner mit vielen statistischen Daten über den zu erwartenden Verkehr hervor, deren Veröffentlichung früher, „um die Opposition gegen die neue Unternehmung nicht zu sehr rege zu machen", unterbleiben mufste; er sagt, dafs unter den gegenwärtigen Verhältnissen künftig wohl alle Güter von Prag nach Wien statt auf der mährischen Strafse ihren Weg über Budweis-Linz nehmen werden, umsomehr erst nach Einführung der Dampfschiffahrt auf der Donau (am 4. September 1830 ging der erste Dampfer „Franz I." von Kaiserebersdorf nach Pest); er tritt ferner für die Beförderung von Reisenden ein, welches Recht im allerhöchsten Privilegium allerdings nicht ausgesprochen, keineswegs aber ausgeschlossen erscheint; er plädiert trotz teurer Kohle für den Betrieb mit Dampfwagen, weshalb es nötig sei, bei dem Bau der zweiten Bahnhälfte solche Grundsätze für die Linienführung beizubehalten, welche den Gebrauch von Dampfwagen ermöglichen, denn die Frachtkosten mit solchen stellen sich bei Steinkohlenfeuerung immer noch um 13.8 %, bei Holzfeuerung sogar um 30 % wohlfeiler als der Pferdebetrieb.

Auf Grund aller vorgebrachten Daten wird der Schlufs gezogen, dafs die Rentabilität der Bahn vollständig gesichert sei.

Trotz der grofsen finanziellen Schwierigkeiten — eine beträchtliche Anzahl von Aktien (à 200 fl.) mufste weit unter dem Nennwerte, 400 Stück derselben sogar umsonst und zwar als Prämie für ein Darlehen von 400,000 fl. CM. zu 5 % ausgegeben werden — schritt der Bahnbau verhältnismäfsig rüstig vorwärts. Am 1. Juni 1830 kann bereits die Strecke von Budweis bis Lest (78 km) eröffnet werden; vom Scheitelpunkte bei Leopoldschlag bis Lest (25,4 km) wird die Fahrt von etwa 60 geladenen Gästen in 1½ Stunden zurückgelegt, wobei einem Teilnehmer „die kaum merkliche Erschütterung auffällt, mit welcher die Wagen auf dieser neuen Kunststrafse gleichsam hinzuschwimmen scheinen", was der Wirkung der Gufs-

eisenschienen zu danken sei, mit welchen diese Strecke belegt ist, während früher Flachschienen in Anwendung kamen.

Nachdem noch Tags vorher Ihre Majestäten die Strecke Linz-Auhof befahren, wurde am 1. August 1832 die ganze Linie Budweis-Linz (Urfahr) 129,3 km, welche nicht nur die Erste Bahn Österreichs, sondern des Kontinents in gröſserem Maſsstabe ist, dem öffentlichen Verkehr übergeben. Ihre Herstellung nahm etwa 7 Jahre Zeit und eine Kostensumme von 1 654 322 fl. CM. in Anspruch.

Die starke Überschreitung des ursprünglichen Voranschlages verursachte groſses Miſstrauen unter dem Publikum und war natürlich der guten Sache keineswegs förderlich. Bevor noch der Plan für die Linz-Budweiser Bahn öffentlich besprochen wurde, hatte die Staatsverwaltung selbst eine geeignetere Verbindung von Gmunden nach Linz zum Zwecke des Salztransports in ernstliche Erwägung gezogen. Maſsgebend hierfür war ein im Jahre 1818 verfaſstes, jedoch erst 1822 durch Gerstner bekannt gewordenes Gutachten über die Transportverhältnisse auf dieser Strecke, erstattet vom k. k. Baudirektor F. Mayer an die Landesregierung in Linz, auf Grund der 1815 stattgehabten Erhebungen; dasselbe enthielt u. A. nachstehende Angaben: Zufolge der Nachweisungen des Gmundner Salz-Oberamtes sind zwischen den Jahren 1790 bis 1800 im Durchschnitt 659 860 Ztr. Salz von Gmunden bis Zizelau (an der Ausmündung der Traun in die Donau) auf dem Traunflusse verführt worden. Die Transportkosten mit Inbegriff aller sonstigen Auslagen betrugen durchschnittlich im Jahre 101 410 fl. CM., — auſserdem noch für Schiffahrt-Erhaltungsarbeiten auf der Traun von Gmunden bis Zizelau 38 100 fl. CM. — wonach die Verführung eines Zentners Salz von Gmunden bis Zizelau 12,68 kr. CM.[1]) kostete. Mayer erachtete die künftige Beibehaltung der Wasserstraſse von Gmunden nach Stadl als zweckmäſsig, schlug dagegen vor: a) den Bau eines Schiff-

[1]) Die Rechnung ergiebt hier eine noch höhere Ziffer, woraus geschlossen werden muſs, daſs sich die obigen Gesamtkosten durch irgend welche nicht angeführte Beträge vermindert haben.



fahrtskanals an der unteren Traun, Kosten etwa 1 Mill. Gulden; b) die Anlage einer Bahn von Lambach nach Zizelau (280 000 fl. CM.); endlich c) die Beschränkung des ganzen Traunflusses durch feste Ufer (226 000 fl.).

Für die Anlage einer Bahn von Lambach nach Linz hatte sich schon anfangs der zwanziger Jahre eine Gesellschaft bei den Behörden gemeldet, welche, nachdem bis 1824 nichts erreicht wurde, die Sache aufgab. Am 16. Juni 1829 erhält Ingenieur F. Zola ein Privilegium für eine Holz- und Eisenbahn von Linz nach Gmunden, dessen Ausführung jedoch hauptsächlich wegen der beim Eisenbahnbau in Betreff der Baukosten gemachten Erfahrungen an der Nichterfüllung der gestellten Bedingungen scheiterte. Mit Beharrlichkeit und schliefslichem Erfolge strebt die Erste österr. Eisenbahngesellschaft schon im eigenen Interesse, um die Unfruchtbarkeit der alten Linien zu beheben, die Ausführung dieser Bahnanlage an; drei Interessenten der Gesellschaft, die Handlungshäuser Geymüller, Rothschild, Stametz erwirken unter dem 18. Juni 1832 ein allerhöchstes Privilegium „zu dem Baue einer zwischen Gmunden und Linz, die Donau mit dem Gmundner See verbindenden Holz- und Eisenbahn“. Dieses Privilegium, mit welchem das an F. Zola verliehene gleichzeitig als erloschen erklärt wurde, lehnt sich in seinem Wortlaute fast vollständig an das für die Linz-Budweiser Bahn an, wird ebenso wie dieses auf 50 nach einander folgende Jahre erteilt, nach deren Ablauf die Unternehmer mit den Real- und Mobiliar-Zugehörungen als Eigentümer frei schalten können u. s. w., gestattet überdies „zur mehreren Begünstigung der Unternehmer, dafs sie ihre eigene, bei dem Linzer Merkantil- und Wechselgerichte zu protokollierende Firma führen dürfen, und dafs diese Behörde ihre kompetente Instanz in Fällen der Holz- und Eisenbahn sei“, eine Neuerung, welche bereits in die später zu besprechende Privilegien-Urkunde für die Prag-Pilsner Bahn Eingang fand. Das Privilegium wurde infolge der von der k. k. Vereinigten Hofkanzlei unter dem 14. Febr. 1834 erteilten Genehmigung an die Erste österr. Eisenbahngesellschaft abgetreten.

Der Bau der Bahn, welche von Linz aus fast fortwährend an der Poststrafse hinzieht und über die Orte Hörsching, Marchtrenk und Wels nach Lambach und Gmunden führt, wurde im Frühjahr 1834 unter der Leitung des Ingenieurs M. Schönerer begonnen; etwa 1,9 km von Linz entfernt und von der Hauptlinie ausgehend, wurde eine 2,8 km lange Zweigbahn nach Zizelau an der Donau gelegt, und hier ein Verladeplatz für Salz und andere Güter zum Schiffstransport nach Niederösterreich errichtet. Am 1. April 1835 konnte die Strecke von Linz bis Wels, am 1. August bis Lambach (43,6 km) und am 1. Mai 1836 die ganze Linie Linz — Gmunden (67,9 km) eröffnet werden, womit also eine ununterbrochene Schienenverbindung von Budweis bis Gmunden geschaffen war.

Die Herstellungskosten für die Strecke Linz-Gmunden betrugen 649 800 fl. oder rund 9,570 fl. CM. per km und die Gesamtkosten für alle Linien samt Ausrüstung, Personen-„Aufsitzplätzen“ und Schienenlegung über die Donaubrücke 2 374 000 fl. CM. oder 11 960 fl. CM. per km, welche sich weit unter denen für englische Bahnen bewegten und längere Zeit als mustergiltig angesehen wurden.

Der Fuhrwerksbetrieb für die Strecke Budweis-Linz wurde an den Schiffmeister Lana in Budweis, für Linz-Gmunden an Fink in Braunau verpachtet.

Nachdem ein Geleise auf der 265,4 m langen Donaubrücke zwischen Urfahr und Linz gelegt war, wobei 40 mm starke und 3,8 m lange schmiedeeiserne Schienen in Verwendung kamen, konnten die Wagen unmittelbar von Budweis bis Gmunden und umgekehrt laufen.

Es wurde aber auch schon im Jahre 1834 der Personenverkehr, dem die Gesellschaft mit Recht ihr besonderes Augenmerk zuwendete, eingeführt; sie schritt, ohne durch das Privilegium behindert zu sein, später noch um die ausdrückliche Bewilligung zu dem Transport von Personen ein, welcher mit a. h. E. vom 10. Mai 1836 (Hofkanzleidekret v. 18. Mai) bewilligt wurde, „jedoch nur unbeschadet dem Postregal, in Bezug auf welches die Eisenbahn-Unternehmung sich im geeigneten Wege in die Ordnung zu setzen und nach Umständen

abzufinden haben wird“. Ein „Aufsitzplatz“ für Reisende wurde in Linz nahe der Brücke in dem sog. Pastorgarten, ein zweiter in Urfahr, etwa 300 Schritte von der Brücke entfernt, errichtet, so daſs die Passagiere behufs Wagenwechsels den Weg über die Brücke zu Fuſs zurückzulegen hatten.

Jeder Reisende muſste „mit dem erforderlichen Passierschein der k. k. Polizeidirektion, oder des k. k. Militär-Platzkommandos versehen sein“. Die Fahrgebühr in den „Stellwagen“ einschlieſslich 20 Pfd. Freigepäck betrug von:

Budweis nach Linz (Urfahr) I. Kl. 3 fl. CM.; II. Kl. 2 fl. CM.
Linz nach Budweis I. Kl. 3 fl. CM.; II. Kl. 2 fl. 16 kr. CM.
Linz nach Gmunden oder umgekehrt I Kl. 1 fl. 15 kr.; II. Kl. 48 kr.

Auſser diesen Stellwagen gab es auf der letzteren Linie noch „Separatwagen“, für deren Benutzung bis zu 4 Personen 7 fl. zu entrichten waren, wobei jede weitere Person die gewöhnliche Taxe zahlte; Reisende „auf dem Bock“ entrichteten das Fahrgeld der II. Kl., Kinder auf allen Plätzen die Hälfte; am 1. April jedes Jahres begannen die Personenfahrten, welche sich besonderer Teilnahme erfreuten.

Um nun ein Bild der Verkehrsbewegung zu geben, mögen hier einige Ziffern folgen.

	Budweis-Linzer Bahn.		Linz-Gmundner Bahn.	
Jahr	Salz u. Güter in Tonnen.	Personen.	Salz u. Güter in Tonnen.	Personen.
1831	13 896,3	. .	. .	. . .
1832	24 595,2	. .	. .	. . .
1833	16 713,2	. .	. .	. . .
1834	22 702,4	2 379	871,1	46
1835	25 917,9	3 887	17 569,6	43 158
1836	25 132,8	3 968	30 625,8	74 539
1837	20 819,7	3 887	35 990,8	77 905
1838	29 254,4	5 454	38 268,2	90 353
1839	34 983,7	10 479	41 163,3	103 714
1840	29 930,7	10 784	41 455,1	113 672
1841	32 267,5	12 613	43 097,5	109 660

Auſserdem jährlich noch mehrere tausend Klaftern Holz.

Schon während des Baues der Budweis-Linzer Bahn (1824) bildete sich in Prag eine Gesellschaft zur Anlage einer Schienenverbindung mit Pilsen, an deren Spitze als erster Teilnehmer und Interessent die böhmischen Stände traten; diese Gesellschaft erhielt am 30. Juli 1827 ein ausschliefsendes Privilegium „zu dem Bau einer Holz- und Eisenbahn zwischen Prag und Pilsen"; seine Erteilung fällt der Zeit nach somit zwischen die beiden früher besprochenen und wäre auch in dieser Reihenfolge anzuführen gewesen, was jedoch, um den naturgemäfsen Zusammenhang nicht zu stören, unterblieb; dem Wortlaute nach ist das Privilegium mit dem ältesten fast gleich, nur wird hier zum erstenmal „eine kompetente Instanz in Fällen der Holz- und Eisenbahn" aufgestellt und zwar das Prager Merkantil- und Wechselgericht. Der Zweck dieser Bahn sollte nicht blofs die Verbindung der genannten zwei Städte, sondern hauptsächlich der sein, das Holz aus den mächtigen von ihr durchzogenen Waldungen an der Beraun, sowie Kohle aus dem bereits eröffneten Radnitzer Bergwerke nach Prag zu bringen. Nach eingehender Untersuchung des Beraunthales wurden die Schwierigkeiten und Kosten der etwa 165 km langen Linienführung gegenüber den zu erwartenden Frachtmengen als in keinem Verhältnisse stehend erachtet, ja es schien selbst die Radnitzer Kohle infolge der Frachtgebühren in Prag, wo die Klafter 30zölliges Buchenholz 4 fl. CM. kostete, nicht mehr absatzfähig und Industrieen, welche einen Massentransport erfordern, waren nicht vorhanden. Man entschlofs sich daher zur vollständigen Änderung der Trace und zwar über Libotz, Hostiwitz, Unhoscht und Wejhybka, und begann im Jahre 1828 den Bau; derselbe ging nur äufserst langsam von statten, so dafs im April 1831 nur die 58,7 km lange Strecke von Prag bis Lana, bezw. zu der in den Fürst Fürstenberg'schen Waldungen gelegenen Holzladestation Pinie mit einem Aufwande von 340 000 fl. CM. hergestellt war; wegen der Mangelhaftigkeit der Ausführung konnte auch hier nicht einmal der Verkehr eröffnet werden.

Im Jahre 1834 sah sich die Gesellschaft genötigt, die Bahn samt deren Privilegialrechten an den hierbei meist-

beteiligten Fürsten C. Egon Fürstenberg um den Betrag von 55 000 fl. zu verkaufen, welcher sie gegen Entrichtung von 5% Zinsen des Kaufschillings an einen Privaten unter der weiteren Bedingung verpachtete, dafs er die Bahn auf eigene Kosten betriebsfähig herstelle; nachdem das bewerkstelligt war (1838), begann ein regelrechter Holztransport, der keine Unterbrechung mehr erlitt. Laut Hofkanzleidekret vom 3. Juli 1839 wurde der Eigentümer von der ihm durch das Privilegium obliegenden Verpflichtung zur Fortsetzung der Bahn entbunden, womit vorläufig die Geschichte dieser Rumpflinie, sowie der „Holz- und Eisenbahnen“ überhaupt, als abgeschlossen erscheint.

Eisenbahnen.

Abgesehen von früheren schüchternen Versuchen wird eigentlich erst mit der Eröffnung der Stockton-Darlington-Bahn 1825 das Streben in England allgemeiner, die Lokomotive als bewegende Kraft einzuführen; der Erfolg war aber erst ein unbestrittener, als George Stephensons „Rocket“ bei den am 6. — 14. Oktober 1829 stattgehabten Wettfahrten nächst Rainhill über vier Mitbewerber den Sieg davontrug, womit, um v. Webers Worte zu gebrauchen, „der Schöpfungsakt des Eisenbahnwesens gefeiert wurde“; mit der Eröffnung der Liverpool-Manchester-Eisenbahn am 15. September 1830 beginnt der wichtigste Abschnitt in der Geschichte des Eisenbahnwesens, denn bis dahin bestanden in England nur kurze Bergwerksbahnen, in Frankreich blofs die 18 km lange Strecke St. Etienne-Andrezieux, in Amerika auch nur drei kleine Linien, von zusammen 41,7 km. Das beharrliche Streben der Kulturvölker — welche sich bislang mehr in einem geistigen Kreislauf ohne eigentliches Vorwärts bewegten — auch das materielle Wohl der Gesamtheit zu fördern, erhielt in den Eisenbahnen das wirksamste Mittel zur Erreichung dieses grofsen Zieles; kein Industriezweig hat auf die wirtschaftliche Entwicklung, auf die Veränderung bestehender und Schaffung neuer gesellschaftlicher Einrichtungen, sowie neuer Rechtsverhältnisse, auf die Wertschätzung der Zeit einen gröfseren Einflufs ausgeübt, als dieser höchst entwickelte Landfrachtbetrieb, dieser mächtigste Träger des Weltverkehrs.

Wir sind freilich gewöhnt, heute mit Gleichmut auf die längst gekannte Einrichtung zu blicken, welche für alle Klassen der staatlichen und bürgerlichen Gesellschaft zur unabweislichen Notwendigkeit, für jedes Land zur Lebensfrage geworden ist; aber wir würdigen auch alles, was von den damals bis zur Schwärmerei gemachten Vorhersagungen über die verhofften Leistungen der Bahnen in Erfüllung gegangen ist; es ist vielleicht mehr, als die kühnsten Erwartungen nur anzudeuten wagten.

Aus der Überzeugung, dafs das Wirtschaftsleben innig mit den Eisenbahnen verwachsen ist, entsprang nach überwundenem Mifstrauen die Opferwilligkeit der Regierungen, Stände, Kammern, Körperschaften und einzelner Personen.

In Österreich erfafste der weitblickende Fr. X. Riepl, Professor am k. k. polytechnischen Institute zu Wien, den kühnen Plan, behufs rascherer Ausbeute der reichen Kohlenbecken im mährisch-schlesischen Gebirge sowie der dortigen Industrie, welche ebenfalls unter den schlechten und überdies kostspieligen Verkehrsgelegenheiten litt, eine Pferdebahn anzulegen, die gleichzeitig auch die Verbindung mit der schönen Donauwasserstrafse herstelle; er erweiterte später den Plan dahin, diese Bahn in ähnlicher Weise wie die Linz-Budweiser auch für die Verfrachtung des ärarischen Salzes aus den galizischen Lagern zu benutzen, und sie deshalb bis Bochnia zu verlängern. Nach reiflichen Studien hatte Riepl gegen Ende des Jahres 1829 den Mut, mit seinem grofsartigen Projekt, die Anlage einer 60 Meilen (455 km) langen Bahn zwischen Wien und Bochnia, vor die Öffentlichkeit zu treten, zu einer Zeit, als sich die ersten Nachrichten über die staunenswerten Erfolge mit Lokomotiven in England verbreiteten. Riepl fand den geeigneten Mann, um seinen Plänen einen praktischen Wert zu verleihen, in der Person des S. M. v. Rothschild, welcher ihn zum Studium der Eisenbahnen nach England entsendet; die dortigen Wahrnehmungen mit Rücksicht auf den Lokomotivbetrieb, obzwar ein solcher nicht in Aussicht genommen war, gestalteten sich aufserordentlich günstig, und bald nach seiner Rückkehr (1830) werden Schritte bei den

Staatsbehörden eingeleitet, um einerseits die Anlage eines nicht nur für die damalige Zeit grofsartig entworfenen, zusammenhängenden Eisenbahnnetzes[1]) einer Erwägung anheimzustellen, vor allem jedoch die Erlaubnis für die Ausführung der grofsen Abteilung Wien-Bochnia mit Pferde- oder Dampfbetrieb zu erwirken.

Die damaligen politischen Verhältnisse, das Mifstrauen der Bevölkerung gegen Eisenbahnen, insbesondere aber die in den mafsgebendsten Kreisen vorherrschenden, der neuen Transportart durchaus abholden Anschauungen, mit den hieraus entspringenden Bedenken, ja Befürchtungen, das Unerprobte und Unbewährte müsse ein tiefes Eingreifen in die bestehenden Verhältnisse zur Folge haben, verzögerten jedes gedeihliche Fortschreiten, und erst allmählich trat eine Sinnesänderung ein, diesen Bann lösend.

Die Übergangszeit wurde benutzt, um die früheren Vorlagen und Aufstellungen einer nochmaligen genauen Prüfung zu unterziehen, deren Ergebnis in einem (Juni 1834) veröffentlichten „Promemoria über die Anlage, Unterhaltungskosten und das zu erwartende Frachtquantum“ Ausdruck fand.

Es heifst in demselben u. A.:

„Da es in der neuesten Zeit nachgewiesen wurde und alle Tage wirklich erprobt wird, dafs ein Pferd auf einer Eisenbahn wenigstens elfmal soviel als auf der besten makadami-

---

[1]) In einem aus dem Jahre 1836 stammenden Memoire, von der Hand Professor Riepls „über die Vorteile und Bedingungen der Anlage eines vollständigen österr. Eisenbahnnetzes“ findet sich folgende Stelle:

„Es kann dem weisen Blick der höchsten Staatsbehörden unmöglich entgehen, dafs sich das Wechselhaus Rothschild mit seinen vertrauten Konsulenten ein hohes Verdienst um die künftige gesteigerte Wohlfahrt Österreichs erworben habe, als es zuerst — schon vor sechs Jahren — den Riesenplan einer Eisenbahnanlage über Stry, Sambor (mit einem Flügel nach Lemberg), Przemysl, Jaroslau, Bochnia, Podgorze, Schwarzwasser, Schweinsbrücke, Pölten, Weifskirchen, Leipnik, Prerau, Hullein, Napagedl, Ung. Hradisch, Lundenburg, Wien, Bruck a./L., Wieselburg, Warasdin, Laibach, Görz, Monfalcone nach Triest in Überlegung nahm, und vor allem zur Ausführung der grofsen Bahnabteilung zwischen Wien und Bochnia die geeigneten Schritte einleitete.“

sierten Chaussee fortzuschaffen imstande ist, so wird sich kaum ein menschliches Genie finden, welches fähig wäre, alle Erscheinungen und Erfolge eines gesteigerten Volksglückes und erhöhten öffentlichen Wohlbehagens vorauszusehen .....

„Wer ist imstande, den hohen Aufschwung des öffentlichen Wohlstandes, die Scenen eines gesteigerten glücklicheren Volkslebens zum voraus zu beschreiben, welches sich in der österreichischen Monarchie unfehlbar ergeben müfste, wenn z. B. eine wohlkonstruierte Eisenbahn von Brody über Lemberg ..... nach Wien und von da über Wieselburg, Agram ..... nach Fiume oder von Karlstadt über Laibach nach Triest gleichsam als eine Achse für den Umschwung des Handels und der mannigfaltigsten bürgerlichen Betriebsamkeit hergestellt würde. Wie sehr müfste der innere Wohlstand noch steigen, wenn sich an diese Hauptbahn, welche fast 200 Meilen lang die schönsten Länder der österreichischen Monarchie durchstreichen würde, noch mehrere Nebenbahnen anschlössen; wenn z. B. eine von Ofen nach Wieselburg, eine vom Banate nach Warasdin, eine andere von Prag über Chrudim, Trübau, Olmütz nach Prerau sich ziehen könnte! Hierdurch würden die reichsten Provinzen auf einer totalen Bahnlänge von wenigstens 300 Meilen in nahe und innige Wechselwirkung kommen, indem die Effekten bei dem Transporte auf Eisenbahnen wenigstens elfmal jene des Vehikels auf den besten Hochstrafsen übersteigen. Es ist klar, dafs hierdurch der Transport einer bestimmten Last auf einer Eisenbahn über eine Distanz von 11, 110 oder 220 Meilen eben jene Kraftäufserung erheischt, welche auf einer sehr guten Chaussee bei einer Transportstrecke von 1, 10 oder 20 Meilen nötig wird. Der Eisenbahntransport zwischen Brody und Fiume würde demnach etwa weniger Kraftäufserung erheischen, als selbst für die Chausseeverfrachtung von Brünn nach Wien dermalen nötig ist."

Auf Grund der Berechnung der Frachtmengen ergebe sich, dafs der Bau der „zur anfänglichen Realisierung am vorteilhaftesten sich eignenden Strecke von Bochnia nach Wien" anzustreben sei.

Das auf eigene Anschauung gegründete Gutachten des

Ingenieur M. Schönerer empfiehlt für diese Linie eine eingeleisige Holzbahn, d. h. Langschwellen mit Flachschienen, den sog. amerikanischen Oberbau, als ökonomischer, gleichzeitig aber die Einführung des Dampfbetriebes.

Die mittlerweile bekannt gewordenen Erfolge und Fortschritte rücksichtlich der Anlage und des Betriebes auf den englischen Eisenbahnen veranlaſsten Riepl, im Jahre 1835 eine zweite Reise nach Deutschland, Belgien und England zu unternehmen, bei welcher die Überzeugung der überwiegenden Vorteile des Dampfbetriebes gewonnen und dessen Einführung beschlossen ward.

Im selben Jahre führte der Mechaniker Voigtländer den Wienern im Prater einen für die Wien-Preſsburger Bahn bestimmten, in England erzeugten „Dampfzugkarren" vor, der jedoch später nach Ruſsland verkauft wird.

Die öffentliche Meinung gestand jetzt willig die Überlegenheit der Dampfwagen zu, weil sie, wenn dieselben mit der von Pferden nie zu erreichenden Geschwindigkeit von 4—5 deutschen Meilen per Stunde und etwa 50 Zentnern Last per Pferdekraft, das Ziel ihrer Fahrt erreicht haben, sogleich wieder die Rückreise antreten können, „ohne einer anderen Stärkung als Wasser und Kohle zu bedürfen, während ein vortreffliches Pferd bei einer Höchstleistung von 3 Meilen in der Stunde und 5—6 Zentnern Last durch die Zurücklegung dieses Weges für die übrige Zeit des Tages unbrauchbar gemacht wird"; allerdings wird bei einer solchen Geschwindigkeit und bei plötzlichen Wendungen, z. B. von 90°, das Umwerfen und Beschädigen des Wagens, im günstigsten Falle aber eine bedeutende Reibung der Spurkränze an den Kanten der Schiene verursacht, weshalb die Krümmungen so flach als möglich und die Bahnen überhaupt thunlichst horizontal gelegt werden müssen.

Auf das am 15. April 1835, also kurze Zeit nach der Thronbesteigung durch Kaiser Ferdinand I., unterbreitete Gesuch für die Anlage einer Bahn von Wien nach Bochnia, wird am 21. November d. J. die vorläufige Bewilligung erteilt, sodann mit Weglassung einer das Unternehmen stark belastenden Bedingung — die Entschädigungspflicht für Entgänge

des k. k. Postärars und etwaige Ersatzansprüche der Posthalter — dem Wechselhause S. M. v. Rothschild das definitive „Privilegium vom 4. März 1836 zur Errichtung einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz und Troppau, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia" verliehen.

Diese Urkunde ist noch nach dem Vorbilde der früheren für „Holz- und Eisenbahnen" erteilten abgefaſst; sie lautet wie jene „auf 50 nach einander folgende Jahre", berechtigt aber ausdrücklich, „sowohl Personen, als alle Arten Güter und Waren, mit eigenen Wagen und mit Pferde- oder Dampfkraft, jedoch unbeschadet dem Postregale, zu verführen, auch diese Befugnis an andere zu überlassen"; die Staatsverwaltung wird „die Fracht, wie solche für die Privatgüter von ihr (der Gesellschaft) bestimmt oder von Fall zu Fall durch freiwillige Übereinkunft besonders bedungen wird, bar bezahlen"; „nach Ablauf der 50 Privilegialjahre kann der Unternehmer mit den Real- und Mobiliar-Zugehörungen der dann erloschenen Unternehmung der Eigentümer frei schalten, über deren Ablösung mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlungen treten ...."; schlieſslich wird bestimmt, „daſs dieses Privilegium als nicht erteilt und bezüglich als erloschen anzusehen sei, wenn binnen der ersten 2 Jahre vom heutigen Tage an, nicht wenigstens eine Meile der Eisenbahn erbaut ist, und wenn innerhalb 10 Jahren, von dem obenwähnten Tage an gerechnet, die ganze Bahn zwischen Wien und Bochnia nicht vollständig ausgeführt ist".

Mit der Erteilung des Privilegiums veröffentlichte der Konzessionär das vom 22. Februar 1836 datierte finanzielle „Programm über die Bildung einer Aktiengesellschaft zur Ausführung einer Eisenbahn von Wien nach Bochnia in Galizien", und gleichzeitig die heute doppelt interessante, einen wichtigen Teil desselben bildende Schrift: „Das Projekt der Wien-Bochnia Eisenbahn, in technischer, kommerzieller und finanzieller Hinsicht beleuchtet", worin etwa folgendes ausgeführt wird: „Nach den angefertigten Präliminarien dürfte die

Gesamtsumme des zu dieser Unternehmung erforderlichen Kapitals für die Anlage und den Transportbetrieb inklusive der bis zur Benutzung der Bahn auflaufenden 4 % Zinsen — ohne die anzuflügelnden Seitenbahnen — ca. 11 360 000 fl. CM. für etwa 60 deutsche Meilen betragen. Es sollen daher vorsichtsweise für mögliche Fälle 12 000 Aktien à 1000 fl. CM. ausgegeben werden. Von diesen 12 000 Stück Aktien hat der Privilegiumsbesitzer „um den schon vor Erscheinen des Programms an ihn gelangten vielen Anmeldungen zu genügen, bereits 8000 Stück vergeben, und es wird daher mit Rücksicht auf andere Teilwerber die Subskription auf die noch disponiblen 4000 Stück à 1000 fl. CM. vom 1. März 1836 angefangen, hier in Wien angenommen werden. Sollte die präliminierte Summe überzeichnet werden, so wird der Mehrbetrag über die 4 Millionen fl. bis zum Belaufe von weiteren 2 Mill., also im ganzen 6 Mill. ebenfalls angenommen, um damit die Flügelbahnen gleichzeitig erbauen zu können.“ Mit vollständig zutreffender Erkenntnis der Sachlage wird in technischer Hinsicht angeführt, dafs „die Bahntrace sich auf ebenem Terrain und an gröfstenteils sanften Abhängen der March-, Beczwa-, Oder- und Weichselflüsse von Wien bis Bochnia hinzieht“, und dafs der geringe Abfall dieser vier Flufsbetten demnach den ausnehmend günstigen Umstand „einer ebenso wohlfeilen, als sehr sanften Bahntracierung“ gewährt, wie „sich nicht leicht anderswo und auf eine so lange Erstreckung eine gleich vorteilhafte Bodenlage vorfinden dürfte“; der Baugrund liefere ein vortreffliches Strafsendamm-Material, für den Oberbau bieten sich mächtige Tannen- und Fichtenbestände dar, zu verhältnismäfsig billigeren Gestehungspreisen, als dies in Deutschland und Belgien der Fall ist; die durch ihre Industrie und Handelsgeschäfte so wichtigen Städte und Ortschaften Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz, Dwory, Niepolomice, Krakau und Wieliczka können leicht und vorteilhaft durch Seitenbahnen mit der Hauptbahn verbunden werden.

„Die sorgfältigst durchdachten und geprüften Überschläge haben die Rätlichkeit herausgestellt, bei der Ausführung der Bahn die neueste, sehr verbesserte, solide und unseren Landes-

verhältnissen sich anpassende nordamerikanische Bauart, nämlich starke eiserne Flachschienen auf einem gut konstruierten starken Holzbau anzuwenden, und nur diejenigen Bahnteile mit Rails auf Steinwürfeln oder querliegenden Polsterhölzern zu versehen, wo deren Anwendung durch Ortsverhältnisse bedingt ist. Ebenso haben gründliche Kalkulationen auf die Anwendung der Dampfwagen hingewiesen, weil auch bei der bedeutenden Länge der Bahn durch eine vermehrte Geschwindigkeit, welche man durch Pferdetransport nicht erzielen kann, für Geschäfts- und sonstige Reisende ein faktischer Gewinn erwachsen wird." Die so rasch verbreitete Anwendung von Dampfmaschinen, Dampfwagen und Eisenbahnen hat wohl bereits alle Zweifel gegen die Sicherheit des letzterwähnten Transportmittels längst verscheucht; „es ist auch die zuverlässige Aussicht und Hoffnung erlangt worden, dafs die Baukosten, bei Präliminierung eines bedeutenden Betrages für unvorhergesehene Fälle, 200 000 fl. per Meile einschliefslich der Bauzinsen, oder 12 Mill. fl. für die ganze Bahn, ohne die Seitenflügel, nicht überschreiten dürften."

Schon dermalen sei ein „gröfstenteils amtlich erhobenes Frachtquantum von beiläufig 1,14 Mill. Ztrn. in der Bahnrichtung in Bewegung; betrachtet man die Ergebnisse der Mauth- und Verzehrungssteuer, so zeigt sich auffallend, dafs keine von Wien auslaufende Hauptroute mit jener der österr.-mährischen Strafse in Hinsicht der Frachtquantität gleichgestellt werden könne. Unter allen dermalen in Europa bereits gebauten oder im Bau begriffenen Eisenbahnen dürfte schwerlich eine sein, welche eine so geringe Konkurrenz mit bereits bestehenden Kommunikationsmitteln zu überwinden hat, als die in Frage stehende; denn die Verbindung zwischen Wien und Bochnia wird jetzt blofs durch die über Brünn, Olmütz, Weifskirchen, Teschen, Wadowitze führende Chaussee und durch einige meistens sehr mangelhafte Kommerzialstrafsen und Kommunalwege erhalten. Die Anordnung für schlesisch-galizische Eilwagenfahrten, nach welchen die Passagiere nur den halben Gewichtsbetrag anderer Reiserouten, und selbst gegen Vergütung keinen gröfseren an Reiseeffekten auf dem Eilwagen

mit sich führen dürfen, beweist nur zu deutlich, welche Hindernisse die Verfrachtung in dieser Richtung erschweren."

Die hervorragendsten Frachtgegenstände wären: Salz aus den Salinen von Wieliczka und Bochnia, Gufs-, Stabeisen und Stahl samt den daraus erzeugten Waren, Hannagetreide, ungarisches und mährisches Heu, Brenn-, Bau-, Werk- und Nutzholz, Mastochsen, Schweine, Tabak von und nach Polen, Mähren und Österreich, Merkantilartikel, endlich der Personentransport (80 000 Reisende); insbesondere aber schlesische und Krakauer Schwarzkohle (schon dermalen fördern die Gruben des Brünner und Teschner Kreises beiläufig 700 000 Ztr. der vortrefflichsten Steinkohlen); aus preufsisch Schlesien und dem Krakauer Gebiet werden beinahe 200 000 Ztr. eingeführt; „die Eisenbahn geht zwischen Ostrau bis nach Galizien längs der Krakauer Gebietsgrenze hin auf eine Distanz von mehr als acht deutschen Meilen, entweder zwischen Kohlengruben oder längs denselben." Der Brünner Bahnflügel kommt den vortrefflichen Schwarzkohlengruben von Rossitz und Oslawan so nahe, dafs er eine erleichterte Abfuhr sogar bis Wien verspricht; „die besonders guten Hultschiner, Ostrauer, Dombrawer und Karwiner Kohlen, welche nur 1/4 bis 1 1/4 Stunde weit von dem Bahnzuge gewonnen werden, dürften bei einem Eisenbahn-Frachtlohne von 3/4 kr. per Zentner und Meile sehr wahrscheinlich baldigst das wichtigste Verfrachtungsobjekt des vorliegenden Eisenbahnunternehmens werden." „Bedenkt man den Umstand, dafs diese Bahn samt den Ausästungen auf einer Länge von mehr als 74 deutschen Meilen zahlreiche Städte und volkbedeckte Länderstriche unter einander und mit der Hauptstadt zu verbinden die Aufgabe hat, so ergiebt sich von selbst die Voraussicht, dafs der Reinertrag noch sicherer und lohnender auf die Transportergebnisse der Passageurs, als auf jenem der übrigen Fracht fufsen werde"; eine damals allenthalben gehegte Erwartung.

Die überzeugende Sprache dieser beiden Veröffentlichungen verfehlte ihre Wirkung nicht, denn anstatt der zur Zeichnung aufgelegten 4000 bezw. 6000 Stück Aktien waren nach Ablauf der hierfür eingeräumten Frist (15. März 1836) 27 490 Stück

angemeldet, was natürlich eine entsprechende Verteilung, wobei insbesondere die „kleinen Zeichner“ berücksichtigt wurden, zur Folge hatte.

Mit der a. h. E. vom 9. April 1836 (Hofkanzleidekret vom 10. April) wird bewilligt, dafs der „allerhöchst privilegierten Eisenbahn von Wien auf Bochnia von nun an der Name

Kaiser Ferdinands-Nordbahn[1]) beigelegt werde“. Die erste am 25. April 1836 stattgehabte Generalversammlung beschlofs die Übernahme des Privilegiums vom Hause Rothschild, zog gleichfalls die Weiterführung der Bahn nach Prag in Betracht und ernannte ein neungliedriges provisorisches Komitee zur Leitung der Geschäfte und Ausarbeitung der Gesellschaftsstatuten. Der Privilegieninhaber beanspruchte bei Übertragung des Privilegiums (19. Mai 1836) für sich aufser der Vergütung der Vorauslagen kein Entgelt, dagegen 100 Stück Freiaktien „zur Gewährung der gesicherten Entlohnung an die mit den Vorarbeiten durch mehrere Jahre beschäftigten Männer“ und das Recht, an der Leitung des Unternehmens persönlich oder durch einen Vertreter teilzunehmen.

Die zweite Generalversammlung vom 21. Mai 1836 ernannte das provisorische Komitee zur provisorischen Direktion und nahm den vorgelegten Statutenentwurf an, welchem noch die a. h. Gen. fehlte, die jedoch infolge neuerlich entstandener Zweifel seitens der Bevölkerung, ob denn die Ausführung der Bahn überhaupt möglich und hierbei eine Rentabilität zu erwarten sei, sich ungebührlich verzögerte; es beunruhigte insbesondere die Interessenten, dafs dem provisorischen Komitee keine technische Autorität zur Seite stand, worauf der Konzessionär sich zu der öffentlichen Erklärung bewogen fand, die Eisenbahn aus eigenen Mitteln zu erbauen, wenn die nächste Generalversammlung sich dafür nicht entscheiden sollte. Die hierauf ernannte technische Kommission, bestehend aus dem k. k. Hofbaurat H. Francesconi, dem Oberbaudirektor J. v. Kudriaffsky und Professor Riepl, welche mit 1. Juli 1836 in Thätigkeit trat, die Detailpläne und Kostenüberschläge

[1]) Für diesen Abschnitt wurde die Jubiläumsschrift „Die ersten fünfzig Jahre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1836—1886“ teilweise benutzt.



einer genauen Prüfung unterzog, erklärte in ihrem Gutachten das präliminierte Anlagekapital, sowie die Betriebskosten, was die Gesamtlinie anbelangt, im wesentlichen als zutreffend; die Ertragsberechnung, wobei nur 80% der Frachtmengen in Betracht gezogen wurden, ergab eine 7% Verzinsung des Anlagekapitals. Unter solchen Verhältnissen wurde der für den 19. Oktober einberufenen Generalversammlung — behufs Erteilung aller gewünschten Aufschlüsse, „welche die erhobenen Zweifel zu entfernen geeignet sein dürften“ — nach Vorlegung des technischen Gutachtens, samt dem Detailprojekt für Wien-Brünn und eines Generalprofils der Linie bis Bochnia die Entscheidung der Frage anheimgestellt: ob dem Privilegium Folge gegeben „und mit dem Bau der ersten Abteilung von Wien nach Brünn begonnen werden, oder ob im Falle einer statutenmäfsigen verneinenden Lösung dieser Frage die Gesellschaft als aufgelöst zu betrachten sein soll, wonach gegen volle Rückzahlung der bisher gemachten Einlagen und Zinsen alle Rechte und Pflichten“ des Privilegiums an das Wechselhaus S. M. v. Rothschild zurückfallen würden, welches Haus dagegen „alle bis heute aufgelaufenen Spesen mit 57 643 fl. 14 kr. CM. aus Eigenem zu zahlen, sich bereitwillig erklärt hat.“

Mit 79 von 83 Stimmen entschied sich die Versammlung für den Bau der Bahn von Wien (Prater) bis Brünn und mit 76 für die Ausführung der ganzen Linie, womit die erste grofse Gefahr für das Unternehmen beseitigt war.

Wenige Tage darauf, am 25. Oktober, erhielten die Statuten die so lange ersehnte a. h. G.; in der neuerlich für den 12. Dezember einberufenen Generalversammlung wurden sämtliche Mitglieder der zurücktretenden provisorischen mit Stimmeneinhelligkeit in die definitive Direktion gewählt und die Einleitung geeigneter Schritte für den Bau einer Flügelbahn nach Prefsburg beschlossen. Rothschild war nämlich bald nach Erteilung des Nordbahn-Privilegiums um dessen Ausdehnung auch auf die Zweiglinie Wagram-Prefsburg eingekommen, worauf die a. h. E. vom 19. März 1837 erfolgte, „dafs bis zur Festsetzung des bei Eisenbahnen künftig zu beobachtenden

Systems mit der Erteilung solcher Privilegien innegehalten, jedoch den Petenten die Bewilligung zur Vornahme von Vorarbeiten erteilt werde", worauf die Angelegenheit durch mehrere Jahre ruhte. Nachdem die provisorische Direktion bereits den Oberingenieur Ghega behufs Studien im Eisenbahnwesen nach Belgien und England entsendet, dortselbst sechs Dampfwagen, Untergestelle für Frachtwagen, Drehscheiben und Weichen bestellt hatte und mit inländischen Werken bezüglich Schienenlieferungen in Verbindung getreten war, konnten auch noch im Winter 1836/37 die Erdarbeiten für mehrere Strecken im Konkurrenzwege vergeben und mit denselben am 7. April 1837 begonnen werden.

Eine schwierige Frage war, insolange das Projekt der Donauregulierung nicht endgültig festgestellt, die Übersetzung dieses Stromes bei Wien; man nahm hierfür ursprünglich eine eingeleisige, neben der Ärarialstrafse und auf der zu verbreiternden Ärarialbrücke anzulegende Pferdebahn in Aussicht, — die Staatsverwaltung glaubte nämlich wegen erhöhter Gefahr beim Eisgang eine eigene Brücke nicht bewilligen zu dürfen — welche bis Floridsdorf führt, wo erst der Dampfbetrieb zu beginnen habe. Als sich jedoch eine ausnehmend günstige Grundeinlösung für die Anlage eines Bahnhofs in Wien selbst ergab, wurde unter Zustimmung der Behörden die Errichtung von provisorischen Holzbrücken (428,3 m über die Donau und 153,6 m über das sog. Kaiserwasser) mit einer doppelten Geleise-Anlage beschlossen, welche Provisorien nebenbei bemerkt Jahrzehnte lang beibehalten wurden.

Nach den ungünstigen Erfahrungen bei der Linz-Budweiser Bahn mit dem leichteren amerikanischen Oberbau entschied man sich trotz des bedeutenden Kostenunterschiedes für englische Rails, die jedoch nicht auf Steinwürfeln, sondern wie in Belgien, auf Eichenquerschwellen (79 cm von einander entfernt) zu lagern kamen, während der hölzerne Oberbau nur für die galizischen Strecken als angemessen erachtet wurde, ferner aus Betriebsrücksichten für die Anwendung kleinster Krümmungen von 151,7 m und Höchststeigungen von 1 : 300.

Eine weitere Schwierigkeit bildete die Beschaffung ge-

eigneter Schienen, die im Inlande eigentlich gar nicht, in England nur um hohen Preis erhältlich waren; nachdem die Versuche inländischer Werke ziemlich unbefriedigend ausfielen, sah sich die Direktion genötigt, bei der Regierung um eine Zollermäfsigung für die Einfuhr englischer Schienen nachzusuchen. Das erwartete Zugeständnis verzögerte sich jedoch lange, und da die Zeit drängte, um den Bedingungen des Privilegiums gerecht zu werden, blieb nichts anderes übrig, als einen Teil der Strecke Floridsdorf-Wagram, 8,6 km, mit 6,57 cm breiten, 3,28 cm hohen, an der inneren Oberkante etwas abgerundeteten Flachschienen zu belegen, welche allerdings bereits 1840, „um die Strecke in fahrbarem Zustande zu erhalten“, wieder entfernt werden mufsten; für die Einfuhr englischer Schienen wurde der Zollsatz bei einer Menge von nur 11 200 Ztrn. auf die Hälfte herabgesetzt, die Einfuhr selbst aber mit 73 200 Ztrn. beschränkt; die für das Jahr 1837 benötigten 100 000 Ztr. Rails konnten im Inlande, allerdings mit bedeutenden Kosten, hergestellt werden.

Am 17. November 1837 wurden bereits Probefahrten auf der Linie Floridsdorf-Wagram (13,5 km) und 2 Tage später solche mit geladenen Gästen eingeleitet; die feierliche Eröffnungsfahrt vom 23. November geruhten, wie es in einem zeitgenössischen Berichte heifst, „Se. Kaiserl. Hoheit Erzherzog Karl nebst seinen durchlauchtigsten Kindern, Erzherzog Wilhelm und Erzherzogin Maria Carolina“ mitzumachen, welche Fahrt 26 Minuten, die Rückfahrt nur 24 Minuten in Anspruch nahm. Damit war nun die Erste Lokomotiv-Eisenbahn Österreich-Ungarns (ihr gingen nur die Nürnberg-Fürther, 7. Dezember 1835, und die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, 13. Mai 1837 voran) dem Betriebe übergeben; sie bildete den Krystallisationspunkt, gleichwie ihre Spurweite mafsgebend blieb für alle folgenden Eisenbahnen Österreichs. Die Bevölkerung drängte jetzt auf die baldige Fertigstellung der Donaubrücken, die auch von seiten der Gesellschaft so eifrig betrieben wurde, dafs die Strecke Wien-Wagram am Dreikönigstage (6. Januar) 1838 eröffnet werden konnte; 218 Personen nahmen an der Fahrt teil, während viele Tau-

sende Zeugen dieses interessanten Schauspiels waren; auf der Rückfahrt war leider ein Unfall zu verzeichnen, indem die Lokomotive in der Station Wien nicht rechtzeitig zum Stillstande gebracht werden konnte und die Geleise überfuhr.

Die Direktion beschloſs, die Strecke nur bis zum 8. Januar befahren, den Betrieb über den Winter einstellen und während dieser Zeit das Personal einschulen zu lassen. Trotz des erwähnten Unfalles, welcher groſsen Schrecken verbreitete und die Feinde der Eisenbahn vermehrte, benutzten doch während der 3 Tage 2393 Personen die Bahn. Am 6. Juni 1839 konnte die Strecke bis nach Lundenburg (83,8 km) und am 7. Juli die ganze Linie Wien-Brünn (143,5) feierlichst und unter dem hellen Jubel der Bevölkerung aller von ihr durchzogenen Landesteile eröffnet werden.

Bei der Rückfahrt ereignete sich in der Station Branowitz ein Zusammenstoſs, wobei mehrere Personen schwer verletzt wurden; bald darauf zerstörte ein Wolkenbruch nächst Rohrbach zwei Brücken und damit die Verbindung der Strecke; ein kurz hierauf vorgekommener abermaliger Unfall bei Leopoldau erzeugte endlich eine derartige Verwirrung unter der Bevölkerung und Miſsstimmung, welch letztere auch in den allerhöchsten Kreisen geteilt ward, daſs schlankweg die Einstellung des Weiterbaues und Betriebes gefordert wurde.

Nach streng durchgeführten Untersuchungen und Anordnung besonderer Sicherheitsmaſsnahmen legte sich endlich der Sturm.

Bei Eröffnung der Linie Wien-Brünn hatte die Gesellschaft bereits 17 Maschinen und 66 Personenwagen I., II. und III. Klasse, wozu später noch eine IV. Klasse kam, welche jedoch nicht lange beibehalten wurde. Die Wagen I. Klasse waren ganz geschlossen und hatten Fenster; die Wagen II. Klasse waren gedeckt, jedoch nur an den Stirnseiten geschlossen, während sich an den Längsseiten aufrollbare Lederdecken zum Schutze gegen Regen befanden; die III. Klassen hatten bloſs ein Dach, waren jedoch nach allen Seiten offen, und die IV. Klassen sogar ohne Dach.

Für die Aufstellung der Fahrgebühren war der Posttarif (20 kr. CM. per Meile für einen Innen- und 10 kr. für

einen Aufsensitz) mafsgebend; es wurde im allgemeinen festgesetzt: für die I. Klasse 18 kr., II. Klasse 12 kr., III. Klasse 9 und IV. Klasse 6 kr. CM., wobei, um für gröfsere Kostspieligkeit einzelner Strecken zu entschädigen, zu der wirklichen Entfernung noch ein Distanzzuschlag eingehoben wurde; mit 1. August 1844 führt die Nordbahn, mutmafslich zuerst von allen deutschen Eisenbahnen, einen Personennachtverkehr ein. Die Bahnfrachtsätze für den Güterverkehr, welcher erst am 2. März 1840 in Aufnahme kam, richteten sich zumeist nach dem Fuhrlohn auf den benachbarten Strafsenzügen; derselbe unterlag je nach dem Ausfall der Ernte bedeutenden Schwankungen, wobei man sich für den niedrigsten entschied; so betrug die Bahnfracht per Meile für den Zentner Salz in Galizien 1¹/₃ kr., in Mähren 1²/₅ kr., für gewöhnliche Kaufmannsgüter 2—2¹/₂ kr. CM.

Gegen Erwarten nahm der Frachtverkehr einen sehr erheblichen Aufschwung, während die Personenfrequenz zumeist infolge polizeilicher Beschränkungen (Pafs oder Passierschein) zurückblieb.

Die Überschreitung des Voranschlages beim Bau der Brünner Linie, veranlafst durch höhere Grundeinlösungskosten, Einführung des Dampfbetriebes von Wien aus, Errichtung der Donaubrücken, Legung des Doppelgeleises bis Wagram, betrug 3¹/₂ Million (Baukosten im ganzen 7¹/₂ Mill.), und es erübrigte nach der weiteren Eröffnung der Linie Lundenburg-Hradisch (1. Mai), Hradisch-Prerau (1. September) und Prerau-Olmütz (17. Oktober) 1841 nebst der schon mit Hilfe eines Prioritätsanlehens von 1,4 Mill. fl. bewerkstelligten Anlage des Stockerauer Flügels von den für die ganze Strecke bis Bochnia veranschlagten Geldmitteln nur noch so viel, um das Stück Prerau-Leipnik ausbauen und am 15. August 1842 eröffnen zu können; die Kosten per Bahnmeile beliefen sich bereits auf 330 000 fl. gegen die veranschlagten 200 000 fl.

Bezüglich des Baues der Nebenbahn Floridsdorf-Stockerau (21,8 km) ist hier nachzutragen, dafs dieselbe 1838 angeregt, von der Generalversammlung am 26. März 1839 beschlossen wurde. Wegen des mittlerweile erflossenen Hof-

kanzleidekretes vom 30. Juni 1838 (worauf wir später ausführlich zurückkommen), welches das Heimfallsrecht nach 50 Jahren an den Staat festsetzt, konnte das Privilegium der Nordbahn keine Ausdehnung erfahren, und die Gesellschaft erhielt sonach auf Grund der a. h. E. vom 28. März, am 12. April 1840 eine besondere Konzession für diese Flügelbahn auf 50 Jahre, wogegen sie vom § 8 lit. e der erwähnten „Direktiven" (billige Herabsetzung des Preistarifs) entbunden wird. Die Eröffnung dieser Linie fand am 26. Juli 1841 statt.

Das Baupräliminar war also weit überschritten, und die Gesellschaft stand vor der Weiterführung ihrer Linien nach Galizien; die ersten zwei Betriebsjahre hatten nicht nur kein Erträgnis abgeworfen, die Aktien bewegten sich unter dem Nennwerte, eine schwere industrielle Krisis lähmte die allgemeine Teilnahme und die Betriebsausgaben erfuhren eine ungeahnte Steigerung; dafs gerade die Beischaffung des Brennstoffes bei der Nordbahn eine im wahren Sinne des Wortes brennende Frage wurde, klingt heute gewifs eigentümlich. Nachdem sich die in der Umgebung von Wien (Neudörfl und Brennberg) gewonnene Kohle zur Lokomotivheizung als ungeeignet erwiesen hatte, blieb die Gesellschaft auf die Zufuhr böhmischer oder schlesischer Kohle per Achse, oder von Orawitzaer Kohle auf der Donau angewiesen, welche sich per Zentner auf 1 fl. 24 kr. bis 1 fl. 30 kr. CM. stellte; diese Ausgaben nahmen in der ersten Betriebsperiode 40 % der Betriebskosten und 24 % der Gesamteinnahmen in Anspruch, wobei überdies noch die Deckung des Kohlenbedarfes eine unsichere war; die Ausgaben für Brennstoff beliefen sich für die Zugsmeile im Jahre 1840 auf 4 fl. 57 kr., im ersten Halbjahre 1841 auf 4 fl. 50 kr., im zweiten auf 3 fl. 36 kr. CM. Die versuchte Holzfeuerung war wegen des heftigen Funkenfluges bei englischen Lokomotiven ursprünglich gar nicht (erst später infolge der Klein'schen Apparate) und nur bei einer amerikanischen Maschine aufrecht zu erhalten; bessere Erfolge konnten mit Ölkuchen, dann aber mit Koks erzielt werden, wofür eigene Koksöfen auf der Strecke aufgestellt wurden; noch später erhielt die Gesellschaft Waldenburger Kohle zu annehmbaren Preisen, worauf der

Brennstoffverbrauch per Meile bei Personenzügen und Holzfeuerung auf 1 fl. 31 kr., bei Koks auf 3 fl. 04 kr., bei Lastzügen auf 2 fl. 18½ kr. bezw. 3 fl. 26 kr. sank.

Damit war die Frage jedoch noch nicht für die Zukunft gelöst, sondern es richtete sich das Streben der Direktion dahin, das mährisch-schlesische Kohlenrevier so rasch als möglich zu erreichen, womit gleichzeitig der Anschlufs an die geplante preufsische Bahn von Breslau, dann nach Lemberg, wie ihn die galizischen Stände beabsichtigten, endlich nach Warschau gewonnen wäre, und eine rasche Hebung des Verkehres eintreten müsse.

Für den Ausbau der Linie bis Bochnia (laut Privilegiumsurkunde lief die Frist am 4. März 1846 ab) wurden weitere 9 Mill. fl. benötigt; in dem Mafse als die finanziellen Erfolge, nicht nur in Österreich allein, weit hinter den Erwartungen zurückblieben (für das Jahr 1840 warf die Nordbahn ein Erträgnis von 1,22%, für 1841—1,48% ab), sank auch das Vertrauen der Bevölkerung zu den Eisenbahnen, wozu sich die den Wert aller Papiereffekten vernichtende Handelskrise des Jahres 1841 gesellte, und damit war das mit grofsen Hoffnungen ins Leben gerufene Unternehmen abermals ernstlich gefährdet.

Es war nur zu begreiflich, dafs der alte Plan, die Fortsetzung von Leipnik als Pferdebahn anzulegen, von seiten einiger Aktionäre wärmstens befürwortet wurde, dem sich jedoch die Direktion mit aller Entschiedenheit widersetzte, weil hierdurch der Zweck des Anschlusses vereitelt wäre; zu derselben Zeit machte sich auch die Anschauung geltend, dafs das Unternehmen ohne den 1836 besprochenen baldigen Ausbau der Linie nach Prag sich nicht aufschwingen könne; es wurden demgemäfs die betreffenden Studien angeordnet, welche verschiedene Linien betrafen, und zwar von Wien über Stockerau, Teltsch, Iglau . . .; ferner durch das Kampthal über Zwettl, Wittingau, Tabor und das Moldauthal . . .; dann von Branowitz über Iglau und Kolin . . .; von Olmütz über Landskron und Pardubitz . . .; endlich von Brünn über Czaslau, Kolin Böhm. Brod nach Prag, welch letztere Route trotz bedeutender

technischer Schwierigkeiten als die geeignetste erkannt und von der Generalversammlung im Jahre 1840 unter der Voraussetzung auch angenommen wurde, dafs sie noch in das erste Privilegium einbezogen und hiebei die Bauzeit der Hauptlinie um 5 Jahre erstreckt würde. Nachdem sich inzwischen ein anderer Bewerber für eine Linie Wien-Prag gemeldet hatte, wurde die Nordbahn mit Hofkanzleidekret vom 1. Mai 1840 dahin beschieden, dafs die 1838 erfolgte Bewilligung der Vorarbeiten keineswegs als vorläufige Konzession anzusehen sei, und dafs die Gesellschaft mit dem Bewerber auf eine Linie gestellt werde.

Die Staatsverwaltung, von der Wichtigkeit der in Rede stehenden Verbindung durchdrungen, befragt mit Erlafs vom 26. August 1841 die Gesellschaft, ob wohl unter den gegenwärtigen ungünstigen Verhältnissen die erforderliche Teilnahme des Publikums zur Aufbringung der Geldmittel zu erwarten wäre, worauf die Direktion erwidert, dass gegenwärtig keine Aussicht hierfür vorhanden sei, wenn nicht die hohe Staatsverwaltung sich veranlafst sähe, „dieses Unternehmen mit allem Nachdruck und selbst anfänglich mit Opfern, welche sich später gewifs reichlich ersetzen und verzinsen werden, kräftigst zu unterstützen“. Wir kommen später auf die weitere Entwicklung dieser Frage zurück.

Am 26. Oktober 1841 wendet sich die Direktion notgedrungen an die k. k. Allgemeine Hofkammer um Hilfe mit der Bitte: „das in der ausgebauten Nordbahnstrecke investierte Kapital durch Erteilung einer 4% Zinsengarantie sicherzustellen, anderenteils die Aufbringung der zur Fortsetzung der Bahn nach G a l i z i e n und nach P r a g erforderlichen Summen durch Gewährung einer 5% Zinsengarantie zu ermöglichen“, worauf ihr mit Hofkammer-Präsidialerlafs vom 24. Dezbr. 1841 der Bescheid wurde, „dafs eine pekuniäre Unterstützung von seiten der Staatsverwaltung, sei es im Wege einer Zinsengarantie, oder einer anderen unmittelbaren Geldleistung nicht stattfinden kann und zwar um so weniger, als der Nordbahn durch E r b a u u n g e i n e r S t a a t s b a h n, die sich an sie anschliefsen wird, die Erweiterung ihres Betriebes und folglich

auch die lukrative Benützung der Gesellschaftskapitalien in sichere Aussicht gestellt wird".

In der Erwartung, dafs der Staat die Fortsetzung der Bahn zur preufsischen Grenze unternehmen werde, eröffnet die Direktion der für den 30. März 1842 einberufenen Generalversammlung, dafs der Weiterbau der Linie von Leipnik sonach aufgegeben sei. Als jedoch die Staatsverwaltung für den Ausbau keinerlei Vorbereitungen trifft, unterbreitet die Nordbahn ein darauf bezügliches Gesuch, welches aber abschlägig beschieden wird.

Nun erbietet sich Rothschild zur Vorstreckung der zum Ausbau der Strecke bis Oderberg nötigen 4 Mill. fl. unter der Bedingung, dafs die Staatsverwaltung den Vollendungstermin der privilegierten Linien um zehn Jahre verlängert; am 20. November erfolgt die erfreuliche Mitteilung, dafs Se. Majestät mit a. h. E. vom 31. Oktober 1843 die Geneigtheit auszusprechen geruhten, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine zehnjährige Verlängerung der im allerhöchsten Privilegium festgesetzten Frist zur Vollendung der Bahn mit ihren Nebenbahnen zu gewähren, wobei es immer dem Ermessen der Staatsverwaltung vorbehalten bleibe, den Bau von Oderberg weiter im Interesse des Staates teilweise oder ganz selbst fortzuführen.

Die aufserordentliche Generalversammlung vom 12. Dezember 1843 beschlofs sonach einstimmig den Weiterbau bis Oderberg zum Anschlufs an die preufsische Bahn; nachdem dem Direktionsgesuche um Erstreckung des Vollendungstermins mit a. h. E. vom 5. März 1844 willfahrt wurde, konnte noch im selben Frühjahr der Weiterbau in Angriff genommen und am 1. Mai 1847 vollendet werden.

Schon mit der Vorschiebung des Schienenweges bei Leipnik (1842) und der Erreichung der galizischen Hauptstrafse tritt ein Wendepunkt in den Verhältnissen der Nordbahn ein, womit, wenngleich nicht alle finanziellen Schwierigkeiten, so doch weitere Gefahren abgewendet sind; die stetige Entwicklung des Unternehmens datiert aber erst nach Vervollkommnung des technischen und wirtschaftlichen Betriebs seit der Einfügung in das europäische Bahnnetz.

Die Direktion nahm nun das schon 1836 angeregte, damals bald wieder aufgegebene Projekt der Flügelbahn Wagram-Prefsburg — welchem sich aufser dem mittlerweile erlassenen Konzessionsgesetze noch die Schwierigkeit, dafs ein grofser Teil auf ungarischem Boden liegt, sowie endlich die Konkurrenz der von seiten der ungarischen Stände begünstigten Ungarischen Zentralbahn hindernd in den Weg stellte — freilich unter gänzlich geänderten Verhältnissen wieder auf; sie bat die Staatsverwaltung, „die angesuchte Bewilligung vorerst wenigstens für die auf österr. Gebiete befindliche 2,5 Meilen lange Strecke von Gänserndorf bis an die March gnädigst herabgelangen zu lassen“, indem sich die Direktion „auch in dem Falle, wenn die hohe Staatsverwaltung bezüglich der Überlassung dieser kurzen Strecke an den Staat nach der zu Ende gehenden Privilegialzeit die allerhöchsten Bestimmungen vom 29. Dezember 1837 und 18. Juni 1838 geltend machen wollte, sie sich dieser Verfügung rücksichtlich dieser Strecke von Gänserndorf bis an die March bereitwilligst unterwerfe“.

Die Verhandlungen in Ungarn nahmen zwar einen schleppenden, doch insofern günstigen Verlauf, als die Reichsstände, die Zweckmäfsigkeit einer Linie auf dem linken Ufer der Donau anerkennend, Se. Majestät im Wege des Landtages wegen der Konzessionserteilung bis Prefsburg zu bitten beschlossen. Die Angelegenheit ruhte, bis ein Erlafs vom 16. Mai 1844 die Nordbahn verständigt, dafs Se. Majestät die Bewilligung des Konzessionsgesuches von dem Nachweise, „mit welchen Mitteln die Gesellschaft diese Seitenbahn ohne Abbruch des Ausbaues der Hauptbahn auszuführen beabsichtige“ und auch von dem Anschlusse auf ungarischer Seite abhängig mache.

Mit dem am 27. Januar 1845 zwischen beiden Gesellschaften vereinbarten, von der Generalversammlung der Nordbahn am 31. März gutgeheifsenen Vertrag wurde der Anschlufs der Linien unterhalb Marchegg festgesetzt, wobei sich die Nordbahn verpflichtete, der ungarischen Zentralbahn einen Kostenbeitrag von 144 000 fl. und ein unverzinsliches Darlehen im Betrage von 210 000 fl. rückzahlbar in 60 Jahresraten

à 3500 fl. unter der Bedingung zu gewähren, dafs der Bau der ungarischen Strecke binnen vier Jahren vollendet sei.

Es erfolgte in Gemäfsheit der a. h. E. vom 4. Juni die Konzession vom 7. Juni 1845 „zur Herstellung einer Seitenbahn von Gänserndorf bis an die ungarische Grenze (Marchegg) gegen Prefsburg, nachdem der Baufonds für diese Seitenbahn gehörig nachgewiesen wurde", mit dem Bedeuten, dafs „die bestehenden Privateisenbahn-Konzessionsdirektiven auf die dermalen allergnädigst bewilligte Seitenbahn ihre volle und genaueste Anwendung zu erhalten haben". Es war beabsichtigt, diesen Flügel (17,3 km) am 6. November 1847, dem Tage vor der Eröffnung des ungarischen Landtages in Betrieb zu setzen und von Marchegg aus die Reisenden mittelst Stellwagen in die Krönungsstadt zu befördern, was jedoch durch früher ausgebrochene Krankheiten unter den Arbeitern, hohe Wasserstände der March und die verzögerte Vollendung der diesen Flufs übersetzenden 473,8 m langen Brücke vereitelt wurde.

Kaum eröffnet, mufste der Betrieb politischer Wirren wegen eingestellt werden und wurde erst nach Klärung der Verhältnisse am 20. August 1848 wieder aufgenommen; die Nordbahn übernahm auch auf Grund des Pachtvertrags vom 25. Nov. 1847 den Betrieb auf der ungarischen Strecke, welchen sie bis zur Vollendung der Linie nach Pest führte.

Nachdem zwischen den Regierungen Österreichs und Preufsens am 9. März 1846 ein Vertrag über den Anschlufs der Kaiser Ferdinand-Nordbahn an die preufsische Wilhelmsbahn bei Oderberg abgeschlossen worden, erging an die erstgenannte Gesellschaft die Aufforderung, den vertragsmäfsigen Bestimmungen in ihrem ganzen Umfange Rechnung zu tragen, insbesondere eine Vereinbarung mit der Anschlufsbahn bezüglich des Baues der Oderbrücken zu treffen und für diese Verbindungsstrecke eine eigene Konzession nachzusuchen.

Das betreffende Gesuch vom 15. Juni 1846 wurde auf Grund der a. h. E. vom 13. März mit der Konzession vom 18. März 1847 zum „Bau der Eisenbahn und Betrieb der Strecke vom Oderberger Bahnhofe bis an die preufsische

Grenze in einer Länge von 1750 Kurrentklaftern (3,31 km)" erledigt, welche Konzession jedoch „nicht als ein integrierender Bestandteil der Nordbahn zu behandeln sei, sondern dafs für selbe die für Privatbahnen bestehenden allerhöchsten Bestimmungen zu gelten haben"; der Baubeginn dieser Verbindungsbahn verzögerte sich bis zum Herbst 1847, und es konnte dieselbe erst am 1. Sept. 1848 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Die Ereignisse des Jahres 1848 waren begreiflich von unheilvollstem Einflufs auf alle Unternehmungen und den Geldmarkt insbesondere; um nun die finanziellen Schwierigkeiten zu überwinden und „ohne genötigt zu sein, durch Beschaffung der Geldmittel eine störende Konkurrenz auf dem allgemeinen Geldmarkte herbeizuführen", richtete die Gesellschaft an das Finanzministerium die Bitte „um Gewährung eines Vorschusses von 1,5 Mill. fl. gegen 5% Verzinsung und Rückzahlung in 15 Jahresraten". Ein Erlafs vom 28. September 1849 eröffnet der Direktion, „dafs Se. Majestät geruht haben, der Nordbahn einen Vorschufs bis zum Belaufe von 1,5 Mill. fl. für das Jahr 1850 aus dem Staatsschatze gegen dem zu bewilligen, dafs derselbe zur Verbesserung, vor allem zum Umbau der Strecke Wien-Lundenburg und zur Legung eines Doppelgeleises verwendet und dafs zur Sicherstellung des Ärars eine dem Vorschusse gleich kommende Summe in 5% Prioritäts-Obligationen bei der Staats-Zentralkasse erlegt werde"; hiervon wurde infolge anderweitiger Geldbeschaffung kein Gebrauch gemacht. Die ruhigeren Verhältnisse des Jahres 1849 wendeten der Nordbahn erst alle Vorteile ihrer Verbindung mit dem Auslande (Breslau, Berlin, Warschau) und mit der Hauptstadt Ungarns (16. Dezember 1849) zu; denn über die Nordbahn, für längere Zeit sogar die einzige Anschlufsbahn nach Deutschland, führte der Weg — nach Paris.

Nun handelte es sich um den Weiterbau der Linie nach Bochnia, für welchen einerseits die Staatsverwaltung keinerlei Geneigtheit bekundete, und der andererseits der Nordbahn nicht rätlich erschien, da hierdurch eine Parallelbahn längs der Weichsel zu der zwischen Krakau und den Linien der Nordbahn bereits bestehenden, allerdings über preufsisches Gebiet

(Kosel) führenden Bahnverbindung geschaffen würde. Die Gesellschaft betrachtete es sonach als anzustrebendes Ziel, entweder von dem Ausbau der Linie bis Bochnia enthoben zu werden, oder den Anschlufs an einen geeigneten Punkt der Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn wählen zu dürfen, was in jedem Falle also eine Änderung des Privilegiums bedeutete. Zu jener Zeit bestand jedoch zwischen der Staatsverwaltung und der Gesellschaft eine gewisse Spannung, teils wegen der Aufstellung der Betriebsrechnung für die nördliche Staatsbahn, teils weil das Ministerium die gemäfs der Privilegialurkunde und des Postvertrags vom Jahre 1843 geleisteten Entschädigungen vom 1. April 1850 ab einstellte, dagegen bei Einführung der Postambulanzen deren und des Personals unentgeltliche Beförderung verlangte, weshalb die Gesellschaft am 12. September 1850 beim Handelsgericht den Rechtsweg gegen die Staatsverwaltung betrat; die Staatsverwaltung forderte weiter die Aufrechterhaltung des mit der ungarischen Zentralbahn abgeschlossenen Betriebsvertrages, betreffend den Personenverkehr auf der Marchegg-Prefsburger Strecke, als diese an den Staat überging, wozu sich die Nordbahn nach Eröffnung der Linie bis Pest nicht mehr verpflichtet erachtete.

Unter so schwierigen Verhältnissen trat die Nordbahn an die Regierung mit ihrem Ansuchen heran, welches mit Handels-Ministerialerlafs vom 8. Februar 1852 abschlägig beschieden wurde, mit der gleichzeitigen Aufforderung, die Bahn innerhalb des bis zum 4. März 1856 verlängerten Termins auszubauen.

Die Generalversammlung des Jahres 1852 traf für die Beischaffung von Geldmitteln Vorsorge, und im Herbst desselben Jahres wurde mit dem Bau der Strecke Oderberg-Oswiecim begonnen.

Die behufs Vereinigung der widerstreitenden Interessen geführten Verhandlungen beanspruchten mehrere Jahre bis zum Abschlusse eines Übereinkommens zwischen der Staatsverwaltung und der Nordbahngesellschaft und zwar am 25. April 1853 auf Grund der a. h. E. vom 20. März d. J. Hiemit wird der Nordbahn die Verpflichtung des Ausbaues der Strecken „von Oswiecim in Galizien nach Bochnia und der Flügel-

bahnen nach den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia“ erlassen, wogegen sie „die Eisenbahnstrecke von Oderberg nach Oswiecim, sowie die beiden Flügelbahnen nach Troppau und Bielitz längstens bis 4. März 1856 auszubauen und dem öffentlichen Betriebe zu übergeben“ hat; sie überläfst der Staatsverwaltung ohne besondere Vergütung die Eisenbahnstrecke von Marchegg bis zur österr.-ungar. Grenze (1087 Klft. = 2,05 km); in der Grenzstation Marchegg wird ein gemeinschaftlicher Bahnhof dermafsen erbaut, dafs die Züge unmittelbar übergehen können; sie verbindet sich, den Betrieb auf der Bahnstrecke Marchegg-Prefsburg für Rechnung der Staatsverwaltung so lange zu besorgen, bis ihn die Staatsverwaltung in eigene Regie übernehmen wird, ferner gegen einen Pauschalbetrag von 30 000 fl. als Entschädigung für die bis 21. Februar 1852 beförderten Postsendungen und Wagen von der gegen das Ärar bei dem k. k. Handelsgericht in Wien eingebrachten Klage vom 12. September 1850 auf Leistung der tarifmäfsigen Gebühren unbedingt abzustehen. Die Staatsverwaltung verzichtet auf jede weitere Bemängelung der Betriebs-, Einnahme- und Ausgaberechnungen bei dem Betrieb der nördlichen Staatsbahn und begnügt sich mit den bisher geleisteten Einzahlungen. Mit diesem Übereinkommen wurden aufser den vorstehend angeführten alle zwischen der Staatsbahnverwaltung und Nordbahngesellschaft obschwebenden Fragen einer endgültigen Lösung zugeführt.

Mit dem äufserst günstigen von der Generalversammlung des Jahres 1855 genehmigten Ankauf eines mächtigen Kohlenreviers (Ostrau, Hruschau, Prziworz, später Jaworzno) konnte die schon seit Erreichung des Ostrauer Beckens wieder eingeführte Kohlenfeuerung als Ersatz für Holz und Koks erfolgreicher durchgeführt werden; der Gestehungspreis eines Zentners Kohle war jetzt 15—16 kr. gegenüber der preufs.-schles. Kohle mit 29 kr. Der Ausbau des Netzes wurde nun rasch gefördert, und am 17. Dezember 1855 die Strecke Oderberg-Oswiecim nebst den Zweigbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben, obgleich die formelle Eröffnung eigentlich auf den 1. März 1856 fällt.

Zwanzig Jahre nach Erlassung des ersten Privilegiums und nach Bekämpfung vieler Widerwärtigkeiten war endlich das

4*

Ziel, die Verbindung Galiziens mit dem Mittelpunkte des Reiches, erstrebt. Die Erfolge in diesen 2 Jahrzehnten sind aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich:

Jahr.	Betr. Länge km	Anlage-Kapital Mill. fl. Ö. W.		Beförderte		Mill. fl. Ö. W. Betriebs-		Betriebs-Coëffiz. %	Aktienerträge %
		Aktien	Obligationen	Personen Mill.	T. Güter	Einnahm.	Ausgaben		
1838	30,6	5,11	—	0,190	—	0,079	0,044	55,81	—
1839	142,7	7,90	—	0,273	—	0,270	0,189	62,02	—
1840	142,7	9,64	—	0,225	29 917	0,621	0,410	57,71	1,22
1841	287,4	12,12	1,46	0,393	57 839	0,865	0,619	70,68	1,48
1842	302,5	14,69	1,46	0,622	83 249	1,515	1,001	66,05	2,52
1843	302,5	14,71	1,47	0,661	100 823	1,628	0,842	51,77	4,53
1844	302,5	15,93	2,57	0,668	113 552	1,743	0,849	48,70	4,65
1845	302,5	16,99	2,57	0,659	112 463	2.028	1,055	52,04	4,79
1846	302,5	18,05	2,57	0,740	178 888	2,764	1,260	45,59	6,97
1847	379,5	18,40	5,18	0,732	209 353	2,886	1,507	52,22	6,04
1848	397,7	18,40	5,51	0,735	195 852	3,120	2,061	66,06	3,52
1849	397,7	18,40	8,31	0,744	229 907	3,813	2,257	59,18	5,53
1850	397,7	18,40	8,88	1,388	316 910	4,671	2,406	51,51	7,04
1851	397,7	18,40	10,56	1,271	443 812	5,689	2,462	43,28	10,56
1852	397,7	26,03	12,90	1,381	643 452	7,362	3,147	42,75	10,66
1853	397,7	31,96	13,65	1,468	681 164	7,370	3,163	42,92	9,26
1854	397,7	36,86	13,64	1,617	856 525	9,325	3,598	38,58	12,47
1855	486,5	39,87	13,62	1,485	1 052 907	11,120	4,005	36,02	15,55
1856	531,0	48,47	13,59	1,609	1 144 177	12,823	4,903	38,23	14,43
1857	531,0	53,33	13,44	1,697	1 079 335	11,681	4,396	37,63	11,77

Eisenbahn-Konzessionsgesetz vom Jahre 1838.

Das Privilegium der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 4. März 1836 war das letzte seiner Art, denn an Stelle der ausschliefsenden Privilegien treten vom 30. Juni 1838 ab die Konzessionen. Dem allerhöchsten Kabinetschreiben vom 25. Nov. 1837, mit welchem der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten wird, „Eisenbahnen auf eigene Rechnung zu erbauen oder zu betreiben, wovon jedoch dermalen kein Gebrauch gemacht werden solle“, folgte das kurzweg als „Direktive“ bezeichnete Hofkanzleidekret vom 30. Juni 1838, — bereits im vorhergehenden Abschnitte ward darauf hingewiesen — das in seinen wesentlichsten Bestimmungen hier zum Abdruck gelangen soll.

„Se. k. k. Majestät haben mit a. h. E. vom 29. Dezember 1837 und 18. Juni 1838 die in der Anlage enthaltenen Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Konzessionssystem zu genehmigen, und zugleich zu befehlen geruht, dafs dieselben ohne förmliche Kundmachung in den vorkommenden Fällen den Behörden Sr. Majestät als Direktiven zu dienen haben, dafs die hiernach im Interesse der Staatsverwaltung sich ergebenden Vorbehalte den künftigen Konzessionen ausdrücklich einzuschalten seien, und dafs übrigens jeder einzelne Konzessionswerber, wenn demselben eine vorläufige Bewilligung erteilt worden ist, von den Behörden streng zu verpflichten sei, dafs er die zur Abnahme von Aktien sich meldenden Subskribenten und Aktionäre bei der an dieselben ergehenden Aufforderung zur Teilnahme an dem Unternehmen möglichst vollständig von den aus ihrem Beitritte hervorgehenden Verbindlichkeiten und von den einer solchen Unternehmung bevorstehenden Bedingungen in Kenntnis setze, zu welchem Ende die Behörden auch dem Konzessionswerber den Umfang der Verpflichtungen und Bedingungen mit möglicher Umständlichkeit zu bezeichnen oder wenigstens im allgemeinen anzudeuten haben werden."

Allgemeine Bestimmungen über das in Gemäfsheit der a. h. E. vom 29. Dezember 1837 und 18. Juni 1838 bei Eisenbahnen zu beobachtende Konzessionssystem.

§ 1.

Eisenbahnen, welche blofs für den eigenen Gebrauch des Unternehmers und nicht für jenen des Publikums bestimmt sind und welche zugleich nur auf eigenem Grunde erbaut werden, bedürfen aufser dem durch die allgemein bestehenden Gesetze vorgeschriebenen Baukonsense keiner besonderen eigens hierauf gerichteten Bewilligung der Behörde.

Eisenbahnen dagegen, welche für den allgemeinen Gebrauch des Publikums bestimmt sind, können nur in-

folge einer besonderen Bewilligung der Staatsverwaltung angelegt werden, welche letztere sich zugleich die besondere Beaufsichtigung dieses Zweiges der Betriebsamkeit vorbehält.

§ 2.

Die Wahl der Richtung und Reihenfolge der zu erbauenden Eisenbahnen wird den Privaten und ihrer Berechnung des Vorteils und des Ertrages, welchen sie hiervon mit Wahrscheinlichkeit erwarten können, überlassen und denselben hierbei keine andere Beschränkung auferlegt, als welche wichtigere öffentliche Interessen erheischen. — — — — — — —

§ 3.

Zur Errichtung von Eisenbahnen ist eine zweifache von der allerhöchsten Schlufsfassung abhängige Bewilligung erforderlich:

a) Eine vorläufige provisorische zur Veranstaltung aller Vorbereitungen, die zur künftigen Ausführung der Unternehmung nötig sind, wobei eine angemessene Zeitfrist festgesetzt wird, binnen welcher diese Vorbereitungen vollendet sein müssen.

Diese vorläufige Bewilligung gewährt einstweilen ein Vorrecht vor anderen Privaten, welche sich später für dieselbe Unternehmung melden könnten.

b) Eine definitive Bewilligung zur wirklichen Ausführung der Unternehmung. — — — — —

§ 4.

Um die vorläufige Bewilligung zu einer Eisenbahnunternehmnng zu erlangen, müssen folgende Vorbedingungen vorhanden sein.

a) Zur Anlegung der Eisenbahn in der angesuchten Richtung darf zuvor keinem anderen Privaten ein ausschliefsendes Recht verliehen worden sein.

b) Die Herstellung der angesuchten Eisenbahn mufs überhaupt nützlich und keinem Bedenken unterworfen sein. — — — — — — — — —

c) Gegen die Modalitäten, unter welchen die Bitt-

steller die Ausführung bezielen, ... dürfen in öffentlicher Rücksicht keine Anstände obwalten.

d) Die Bittsteller müssen nach ihren persönlichen und äufseren Verhältnissen dazu geeignet erscheinen, damit ihnen die Veranstaltung der diesfälligen Vorbereitungen anvertraut werden könne.

§ 5.

Durch die vorläufige Bewilligung erhalten die Bittsteller das Recht, auf ihre Kosten alle erforderlichen Vorbereitungen in Absicht auf die Aufbringung der nötigen Geldmittel, die Bildung eines Aktienvereines und die Vorerhebungen für die künftige Ausführung des Baues und des Transportes vorzunehmen, wobei sie über ihr Ansuchen von seiten der Behörden durch Mitteilung amtlicher Notizen jede, den bestehenden Verwaltungsgrundsätzen entsprechende Hilfe und Unterstützung erhalten werden.

Dagegen übernehmen die Bittsteller nachstehende Verpflichtungen:

a) Sie haben die nötigen Fonds entweder aus eigenem Vermögen oder durch Privatsubskription aufzubringen und das Vorhandensein derselben nachzuweisen, nebstbei aber den Aktienplan und die einstweilen im Wege eines Vereines der Teilnehmer entworfenen Statuten vorzulegen. — — — — — —

Rücksichtlich des Aktienplanes ist die Zustimmung der Finanzverwaltung einzuholen, die Genehmigung der Statuten und des Aktienplanes aber von der politischen Hofstelle mit dem Vorbehalte aller jener Änderungen zu erteilen, welche durch die später nachfolgende definitive Konzession zur Eisenbahnunternehmung selbst verfügt, oder in deren Folge als zweckmäfsig anerkannt werden sollten.

Erst nach dieser erhaltenen Genehmigung darf der Aktienverein in öffentliche Wirksamkeit treten und im eigenen Namen handeln.

b) Die Bittsteller und der an ihre Stelle folgende Aktienverein haben zu bewerkstelligen, dafs alle er-

forderlichen Vorerhebungen innerhalb der vorgezeichneten Frist mit möglichster Genauigkeit vollendet seien, namentlich hat der Aktienverein ein Gesuch um die definitive Bewilligung zur Ausführung der Unternehmung und um die Ausfertigung einer Konzessionsurkunde, dann ein näher ausgearbeitetes Projekt über die ganze Unternehmung nebst den Vorschlägen über die Kosten und Erträgnisse zu überreichen.

§ 6.

Im öffentlichen und in dem eigenen Interesse der Privaten haben die Behörden bei Prüfung des Aktienplanes und Statutenentwurfes ihr Augenmerk dahin zu richten, daſs die angetragene Unternehmung ernstlich gemeint und nicht eine Vorspiegelung sei, um die Aktien zu einem Börsenspiele zu miſsbrauchen; — — — — — — — — — —

§ 7.

Das von dem Aktienvereine oder einer fortdauernden moralischen Person vorgelegte Projekt zur Erbauung der Eisenbahn selbst, ist, bevor dasselbe zur Erlangung der Konzession der allerhöchsten Schluſsfassung überreicht werden kann, einer sorgfältigen Prüfung . . . zu unterziehen. — — — — — — — — —

§ 8.

Der Umfang der Rechte, welche durch die Konzession mehr oder weniger ausgedehnt zugestanden werden, wird durch nachfolgende Bestimmungen bezeichnet:

a) Die Eisenbahnunternehmung erhält das Recht, eine Eisenbahn auf der durch die Anfangs- und Endpunkte bezeichneten und durch die Angabe der vorzüglichsten Zwischenpunkte näher bestimmten Bahnlinie zu erbauen, wie auch Seitenbahnen zur Herbeischaffung der Baumaterialien für die Zeit bis zum vollendeten Baue zu errichten. — — — —

Der Staatsverwaltung bleibt es jedoch ausdrücklich vorbehalten, einer anderen nach-

folgenden Unternehmung die Bewilligung zur Anlegung einer Zweig- oder in fortgesetzter Verlängerung laufenden Eisenbahn zu erteilen, ohne daſs dagegen von seiten der ersten Unternehmung ein Einspruch erhoben, oder eine Ersatzforderung gestellt werden könnte.

Solche Unternehmungen haben die Verpflichtung auf sich, wegen der wechselseitigen Benutzung ihrer Bahnen zu dem Transportbetriebe ein billiges Einverständnis unter sich zu treffen. Sollte ein solches Übereinkommen nicht zustande kommen, so hat die politische Landesstelle, sobald von einem Teile darum nachgesucht wird, als Schiedsrichter einzuschreiten.

b) Einer gemeinnützig erkannten Eisenbahnunternehmung wird das Recht der Expropriation in Gemäſsheit des § 365 d. allg. bürgerl. Ges.-B., jedoch nur in Ansehung jener Räume verliehen, welche zur Ausführung der Unternehmung für unumgänglich notwendig erkannt werden.

Das Erkenntnis hierüber steht der politischen Landesstelle zu.

Wegen der angemessenen Entschädigung, welche für das in Anspruch genommene Privateigentum zu leisten ist, soll vor allem eine gütliche Ausgleichung versucht werden. Wenn diese miſslingt, so hat die Eisenbahnunternehmung die gerichtliche Schätzung bei der Realinstanz anzusuchen und den durch die Schätzung festgesetzten Betrag an den Grundeigentümer zu bezahlen. — — — — — — —

e) Die Unternehmung erhält das ausschlieſsende Recht, auf ihrer Bahn Personen und Sachen aller Art mit Zugvieh oder anderer Kraft zu transportieren, die Preise nach Umständen festzusetzen; doch ist der diesfällige Preistarif öffentlich kundzumachen, und es bleibt der Staatsverwaltung vorbehalten, dann, wenn die reinen Erträgnisse

der Bahn 15% der Einlagen überschreiten, auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken.

f) Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, auf Begehren der Postgefällsverwaltung alle Briefe, Schriften und Amtspakete ohne Vergütung zur Transportierung zu übernehmen. Die Beförderung der übrigen, bei den Postämtern aufgegebenen Poststücke liegt der Eisenbahnunternehmung nur gegen ein Entgelt ob, in Ansehung dessen mit der Postgefällsverwaltung das Übereinkommen zu treffen und dabei als Richtschnur anzunehmen ist, daſs die Privaten für dergleichen mittelst der Postanstalt aufgegebenen Frachtstücke keine gröſsere Zahlung zu leisten haben, als wenn diese Frachtstücke der Eisenbahn unmittelbar zur Beförderung übergeben worden wären, und daſs die Eisenbahnunternehmung den 25. Teil (4%) ihrer hierbei bezogenen Bruttoeinnahme der Postanstalt überlasse.

Ebenso steht es der Finanzverwaltung zu, bei Personentransporten, wenn sie auf Eisenbahnen zwischen solchen Orten stattfinden, welche durch Staats-Postanstalten verbunden sind, dann eine mäſsige Gebühr und zwar in Form einer Abfindungssumme einzuheben, wenn die Ertragsverhältnisse mit Rücksicht auf die landesüblichen Zinsen und den bei anderen Industrieunternehmungen vorkommenden Ertrag günstig sind. Die Bemessung der Gebühr selbst hat im Einvernehmen mit der politischen Hofstelle zu geschehen.

g) Wenn die Militärverwaltung zur Beförderung von Truppen oder Militäreffekten von der Eisenbahn Gebrauch zu machen wünscht, so sind die Unternehmer verpflichtet, derselben hierzu alle zum Transporte dienliche Mittel gegen Vergütung der sonst allgemein für Private bestehenden Tarifpreise sogleich zur Verfügung zu stellen.

§ 9.

Die Dauer einer Eisenbahnkonzession ist in der Regel auf höchstens 50 Jahre mit der beigefügten

Bedingung festzusetzen, dafs verhältnismäfsige Teile der Bahn in gewissen, für jede Unternehmung besonders auszumessenden mehreren Jahresterminen bei sonstigem Erlöschen der Konzession vollendet sein müssen.

Unternehmungen für Bahnen von sehr langer Ausdehnung kann in besonders rücksichtswürdigen Fällen auch eine 50 Jahre überschreitende Dauer der Konzession zugestanden werden.

Nach Ablauf der Dauer, oder bei sonstigem Erlöschen der Konzession, geht bei jenen Eisenbahn-Unternehmungen, welchen mittelst der Konzession die Befugnis zur Expropriation verliehen worden ist, das Eigentum an der Eisenbahn, selbst an dem Grunde und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, sogleich durch das Gesetz ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über.

In diesem, sowie in jedem anderen Falle, verbleibt aber den Unternehmern das Eigentum an allen ausschliefslich zu dem Transportgeschäft bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten.

Die Staatsverwaltung wird jedoch auf den Fall, wenn die Unternehmer in der für die Dauer der Konzession bestimmten Zeit, ohne ihre Schuld, keinen zureichenden Ersatz für ihre Bauauslagen erlangt haben sollten, billige Rücksicht nehmen und sich geneigt finden lassen, den Unternehmern die Fortsetzung ihres Transportbetriebes nach Mafsgabe des erlittenen Verlustes eine angemessene Zeit hindurch zu gestatten.

§ 10.

— — — — — — — — — — — —

Die Behörden haben über die Erfüllung dieser (Konzessions-)Bestimmungen sorgfältig zu wachen, und sich von dem Fortschreiten der Unternehmung fortwährend in Kenntnis zu erhalten.

Die politische Landesstelle hat für jede von einem Aktienverein besorgte Eisenbahn-Unternehmung

einen Kommissär zu bestellen, dessen Bestimmung es ist, jeden statuten- oder vorschriftswidrigen Vorgang der Unternehmung auf geeignete Art zu verhindern. Ohne auf die Leitung der Geschäfte, oder auf irgend einen Zweig der Gebahrung einen beratenden oder entscheidenden Einfluſs zu nehmen, ist derselbe ermächtigt, allen Beratungen beizuwohnen, alle Akten und Rechnungsabschlüsse einzusehen und alle ihm dienlich scheinenden Aufklärungen zu verlangen.

Der Aufwand, welcher für die öffentliche Verwaltung aus der Handhabung der besonderen Aufsicht über die ganze Bahn, und wegen der diesfalls erforderlichen eigenen amtlichen Vorkehrungen entsteht, ist von der Eisenbahn-Unternehmung vollständig zu vergüten.

Im allgemeinen sind die in den „Direktiven" zum Ausdruck gebrachten leitenden Gesichtspunkte zutreffende, doch bleibt immer noch das Verhältnis des Staates zu den Eisenbahnen ein seiner Wesenheit nach unzureichendes. Die Staatsverwaltung behält sich zwar die Beaufsichtigung vor, sie nimmt jedoch keinen Einfluſs auf die Wahl der Richtung und Reihenfolge der zu erbauenden Bahnen; es genügt, daſs die Unternehmung „ernstlich gemeint und nicht eine Vorspiegelung sei". Zu deren Errichtung ist eine vorläufige provisorische und eine definitive Bewilligung nötig; mit der Konzession wird wohl das Recht, Seitenbahnen zur Herbeischaffung von Baumaterialien, jedoch nicht Zweig- oder Verlängerungslinien anzulegen, erteilt; für die wechselseitige Benutzung der Bahnen sei ein billiges Einverständnis zu erzielen, womit also das Péagerecht geschaffen wird; die Unternehmung erhält das Recht der Expropriation, vorerst auf Grund eines gütlichen Ausgleichs, ferner das Recht, die Transportpreise nach Umständen festzusetzen, deren billige Herabsetzung nur dann angestrebt werden kann, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15 % der Einlagen überschreiten; sie hat dagegen gewisse Leistungen für die Postgefälls- und Militärverwaltung zu übernehmen. Die

Dauer der Konzession ist in der Regel höchstens 50 Jahre und kann in besonders rücksichtswürdigen Fällen weiter erstreckt werden, nach deren Ablauf ohne Entgelt der Heimfall an den Staat eintritt. Endlich wird für jede Unternehmung von Seite der politischen Landesstelle ein Kommissär ernannt, wobei der für die Handhabung der Aufsicht erforderliche Aufwand von der ersteren gänzlich zu vergüten ist.

Auf Grund dieser „Direktiven" wurden nun mehrere Konzessionen verliehen.

Wien-Raaber- bzw. **Wien-Gloggnitzer Bahn.** Am 17. Februar 1836 unternimmt das Bankhaus Sina in Wien den ersten Schritt für die Anlage zweier von Wien in südlicher und südöstlicher Richtung a) über Neustadt nach Ödenburg und das Semmeringgebirge, b) in der Richtung gegen Bruck a. L. nach Ungarn auslaufender Bahnlinien, indem es bei der k. k. Vereinigten und königl. ungar. Hofkanzlei die Bewilligung zu den hierfür nötigen Vorarbeiten nachsucht und erhält; diese wurden unter Leitung des Ingenieurs M. Schönerer in der kurzen Frist von einem Monat zu Ende geführt.

Im Februar 1837 wird das Gesuch für die Bewilligung zur Erbauung einer Eisenbahn von dem Glacis in Wien einerseits über Neustadt nach Gloggnitz und Ödenburg, andererseits über Bruck a. L. und Wieselburg nach Raab mit Flügelbahnen nach Gönyö und Preſsburg bei den betreffenden Behörden eingebracht, mit der gleichzeitigen Erklärung, daſs der Gesuchsteller „jederzeit mit der zu bildenden Aktiengesellschaft bereit sein werde, alle Erweiterungen dieser Bahnen sowohl nach Triest als nach Ofen, wenn sie sich als zweckmäſsig und nützlich darstellen sollten", auszuführen.

Unter dem 23. März desselben Jahres wurde um Unterstützung dieses Gesuches bei der königl. ungar. Hofkanzlei nachgesucht, was mutmaſslich auch geschehen wäre, wenn nicht zur selben Zeit (2. April 1837) ein Triester Komitee sich erbötig gemacht hätte, die direkte Verbindung zwischen Mailand-Venedig-Triest (über den Ponteba-Paſs-Villach-Marburg

längs der ungarischen Grenze) und Wien, nebst Ausästungen durch das Pusterthal, den Brenner und über den Arlberg, von Marburg nach Essegg und von Wien - westlich bis zur Linz-Budweiser Bahn, sowie östlich nach Raab herzustellen; dieser kühne Entwurf fand in Wien begreiflich viel Anwert, allein die seitens der Unternehmer daran geknüpfte Bedingung, dafs jene durch Frequenz und Terrain begünstigten Strecken von Wien über Baden, Neustadt und Gloggnitz nicht von diesem Unternehmen getrennt werden dürften, rief doch einige Bedenken wach, indem gerade diese Strecken den wesentlichsten Teil des Sinaschen Projektes bildeten, von dem jetzt nicht mehr leicht abgegangen werden konnte, nachdem hierfür bereits beträchtliche Summen verausgabt waren.

Den unausgesetzten Bemühungen Sinas gelang es, eine Verständigung mit diesem Komitee (27. Juni 1837) herbeizuführen, wonach das letzere von seinem Plane abstand. Das niederösterr. Landespräsidium teilte dem Konzessionswerber nun mit, dafs zufolge a. h. E. vom 2. Januar 1838 die vorläufige Bewilligung zur Anlage einer Eisenbahn von der Verzehrungssteuerlinie Wiens über Schwechat, Bruck, Gattendorf nach Raab, Gönyö und Prefsburg (damals Hauptstapelplätze für Getreide), dann von Wien nach Wiener-Neustadt bis Gloggnitz samt Seitenbahnen von Mödling nach Laxenburg und in das Helenenthal, sowie von Wiener-Neustadt nach Ödenburg und Raab nebst zwei Seitenbahnen in die Steinkohlenwerke Neudörfl und Brennberg zugestanden wird; dieser vorläufigen Bewilligung war die ausdrückliche Erklärung hinzugefügt, dafs hinsichtlich der Linien Wien, Wiener-Neustadt und Gloggnitz samt Seitenbahnen ein Alleinrecht nicht zugestanden werde, sondern dafs es der Staatsverwaltung freistehe, auch anderen Privaten Eisenbahnen in dieser Richtung zu gestatten, oder aber eine Bahn auf Staatskosten anzulegen, wenn eine Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Triest durch Steiermark zustande kommen sollte. Für diesen Fall beanspruchte die Staatsverwaltung für sich oder eine zu bildende Aktiengesellschaft das Recht, die Abtretung dieser Bahnstrecke gegen Vergütung der Erbauungskosten fordern zu

können, wobei jedoch wegen der für die Raaber Bahn dann notwendigen Benutzung der Strecke Wiener-Neustadt ein billiges Übereinkommen von der Staatsverwaltung zu bewirken sein wird; schliefslich wurde betont, dafs die bald der Öffentlichkeit übergebenden allerhöchst genehmigten Bestimmungen hinsichtlich der Eisenbahnkonzessionen („Direktiven") genau auf diese Bahn anzuwenden sind, das Ansuchen, den Hauptbahnhof innerhalb der Linien Wiens (Glacis) anlegen zu dürfen, jedoch abschlägig beschieden.

Nach Erlangung der Konzession schritt der Inhaber sofort an die Bildung eines provisorischen Komitees, zum Zwecke der beschleunigten Inangriffnahme des Unternehmens; behufs Erlangung der nötigen Geldmittel erschien am 20. März 1838 das Programm für die Aktienzeichnung.

Das Anlagekapital aller unter der Firma **„k. k. privilegierte Wien-Raaber Eisenbahngesellschaft"** zusammengefafsten Bahnen war auf ungefähr 12,5 Mill. fl. CM. veranschlagt, welche Summe durch 25 000 Stück Aktien à 500 fl. CM., in 10 Raten zahlbar, aufgebracht werden sollte. Zur Ausführung waren beantragt die Linien:

Wien-Baden-Neustadt-Gloggnitz-Schottwien etwa	82	km
Neustadt-Ödenburg	32	„
Mödling-Laxenburg	4,7	„
Wien-Bruck-Potzneusiedl-Prefsburg	69,0	„
Potzneusiedl-Wieselburg-Raab	68,0	„
	255,7	km

Das Programm besagte weiter:

„Die Verbindung der Haupt- und Residenzstadt Wien mit den Städten Baden, Neustadt, Ödenburg, Wieselburg, Prefsburg und Raab, mit den so bevölkerten und besuchten Orten Laxenburg, Mödling u. s. w.; die namhafte Personenfrequenz zwischen diesen Städten, welche ohne ihre Umgebungen zusammen bei 500 000 Einwohner zählen; der Reichtum Ungarns an Naturprodukten aller Art, welche der Bahn regelmäfsig zuströmen werden; die Menge und der blühende Zustand der Fabriken und sonstigen Industrieunternehmungen in den nach mehreren Richtungen von der Bahn durchschnittenen Gebietsteilen Nieder-

österreichs; die Pester Jahrmärkte, die beiden grofsen Märkte in Ödenburg und Wieselburg, die Verbindung der Donau bei Gönyö, welche von da aus der Schiffahrt keine Hindernisse bietet — dies sind die vorzüglichsten Ertragsquellen, welche sich der Wien-Raaber Eisenbahn eröffnen und sie zu einer ebenso allgemein nützlichen als erfolgreichen Unternehmung zu erheben verheifsen."

Die ungarischen Linien durchschneiden desgleichen bevölkerte industriereiche Gegenden; sie verbinden Prefsburg und Raab mit der Residenz und bieten der Donauschiffahrt, welche der Versandungen wegen im Sommer häufig unterbrochen und im Winter gänzlich unfahrbar wird, grofse Vorteile; überdies ergebe sich der bedeutende Personen- und Frachtenverkehr schon aus einer Vergleichung der Wegmauteinnahmen der Marxer- und Favoritenlinie, welche zusammen 17 800 fl., also 6800 fl. CM. mehr als die Matzleinsdorfer Linie tragen.

Diese Darstellung gewann das Vertrauen des Kapitals, welches in der geplanten Strecke Wien-Gloggnitz ganz richtig den Anfang der kommerziell so wichtigen Triester Eisenbahnlinie erblickte; dazu kam noch der in Ungarn rege gewordene Wunsch, auch Pest mit Wien verbunden zu sehen, wozu sich ja der Gründer des Unternehmens bereit erklärt hatte, und es war dann nicht befremdend, dafs, so jung auch das Eisenbahnwesen zur damaligen Zeit noch war, es bereits der Spekulation verfiel, welcher nicht mehr die rasche und bequeme Verbindung, sondern der Gewinn die Hauptsache blieb. Schon vor Eröffnung der Aktienzeichnung waren 17 000 Stück vergeben, und die übrigen 8000 Aktien wurden so verteilt, dafs 5500 Stück in Wien, 2500 in Pest und den von der Bahn durchzogenen Gespannschaften zur Auflage kamen. Bei der Zeichnung wurden die Stellen von den Volksmassen geradezu gestürmt, und nur dem Aufgebote von zahlreicher Polizei und Militär war die Aufrechthaltung der Ordnung zu danken. Oberingenieur M. Schönerer, als Vorstand des Bureaus für den technischen Dienst, wird nunmehr nach England entsendet, um dort bezüglich der Lieferung von „Dampf- und Reisewagen", Schienen und sonstigem Oberbaumaterial Verträge abzuschliefsen.

Bevor sich die Gesellschaft jedoch für die Anschaffung englischer Schienen entschlofs, richtete sie auf Wunsch der Regierung eine diesbezügliche Aufforderung an alle inländischen Werke, von welchen aber nur Wolfsberg, Witkowitz und das k. k. Werk Neuberg sich zur Lieferung von Schienen erbötig machten; das erstere Werk, welches „als Aufmunterung“ für vollkommene Ausführung 5000 fl. erhielt, übernahm die Lieferung von 15 000 Ztrn. zu 13 fl., die beiden letzteren je 10 000 Ztr. à 11 fl. 48 kr. CM., aber nur gegen lange Fristen; es blieb der Gesellschaft daher nichts übrig, als bei der k. k. allgemeinen Hofkammer um die begünstigte Einfuhr von 100 000 Ztrn. englischer Schienen nachzusuchen, welchem Begehren nur teilweise (30 000 Ztr. gegen 4 fl. CM. Zoll per Zentner) entsprochen wurde.

Am 1. Oktober 1838 fand die erste Generalversammlung statt, zu welcher gemäfs § 17 der Statuten jene 100 Aktionäre geladen wurden, die österreichische Staatsbürger und als Besitzer der gröfsten Anzahl von Aktien zur Zeit der Einberufung in den Büchern der Gesellschaft verzeichnet sind; die Generalversammlung beschlofs die Übernahme der Konzession.

Nachdem am 16. Februar 1839 die definitive Bewilligung zum Bau der Wiener-Neustadt-Ödenburger Bahn erfolgte, wurde in der zweiten Hälfte des April mit den Bauarbeiten zwischen Baden und Neustadt und einige Monate später zwischen Wien und Baden der Anfang gemacht; in der erst genannten Strecke ging die Erwerbung von Grund und Boden glatt von statten, nicht so bei der zweiten. Der Wiener Bahnhof an der Belvedere-Linie mufste wegen Übersetzung der Himberg-Laxenburger- und Triester Strafse 7,6 m hoch über dem natürlichen Gelände angelegt werden; bei diesem 58,6 m. über dem Wasserspiegel der Donau gelegenen Bahnhofe machte sich gleich ein so grofser Wassermangel fühlbar, dafs Wasser aus den Vorstädten zugeführt werden mufste. Mit Bewilligung der Behörden wurde im November 1841 mit dem Graben eines artesischen Brunnens begonnen, und nach vielen Hindernissen am 8. Juli 1845 Wasser erreicht; der Brunnen versiegte jedoch bald darauf wieder, und

erst nach mehr als einjährigen Bemühungen wurde ein Erfolg erzielt; die Kosten betrugen 15 700 Gulden.

Die Bahnarbeiten schritten trotz des gleichzeitigen Chausseebaues über den Semmering rüstig vorwärts, wobei nur die verspätete Schienenlieferung aus inländischen Werken störend einwirkte.

Im Oktober und November konnten zwischen Kottingbrunn und Neustadt Probefahrten veranstaltet werden, welche indes nur der Erprobung von Maschinen und Wagen, sowie der Einschulung des Personals galten, was sich später von grofsem Werte erwies.

Während des Baues zeigte es sich, dafs Mödling ganz gut ohne Flügelbahn, also direkt erreicht werden könne; zur Rechtfertigung der Anlage des 1,6 km langen Tunnels zwischen Mödling und Baden, dessen Notwendigkeit sehr in Zweifel gezogen und nur als durch das bon plaisier de l'ingénieur entstanden, bezeichnet wurde, überlassen wir das Wort dem leitenden Ingenieur, welcher darüber sagt: „Vor Beginn des Baues ist die Frage entstanden, ob es nicht zweckmäfsiger sei, den Tunnel durch Umgehung des Berges oder durch Herabrückung der Trace, oder durch einen offenen Einschnitt zu vermeiden. Die Umgehung des Berges hätte nur durch drei sich ineinander verschlingende Krümmungen und nicht ohne Gefahr für schnelle Lokomotivfahrten gemacht werden können. Eine Herabrückung der Trace vom Eichkogel aus, würde dagegen die ohnehin 45 Fufs hohe Aufdämmung bei Thallern und den ganzen Damm nächst Gumpoldskirchen bis zum Tunnel dermafsen vergröfsert haben, dafs die Mehrkosten bedeutender geworden wären, als der Tunnelbau.

Es konnte also nur noch der offene Einschnitt in Betracht kommen, welcher gemäfs einer darüber angestellten Berechnung für Grundeinlösung zur Ablagerung des gewonnenen Schottermaterials in den anstofsenden Weingärten der besten Gattung, wovon die Quadratklafter mit 1 fl. 57 kr. CM. bezahlt werden mufste — für Gewinnung und Herausschaffung des gröfstenteils mit Steinkonglomerat vermengten, sehr festen Schotterbodens aus der Tiefe von 45—60 Fufs — für Herstel-

lung der Böschungen mit guter Erde, für Erbauung einer Fahrwegbrücke über eine Abgrabungstiefe von 44 Fuſs und einer zweiten Kommunikationsbrücke über eine Tiefe von 25 Fuſs, welche beide zur Erhaltung der jetzt ungehindert über dem Tunnel bestehenden Kommunikation kreisämtlich bestimmt waren — und samt allen andern Auslagen für Schutzgräben, Absperrgeländern zu beiden Seiten u. s. w. — bloſs um circa 20000 fl. weniger als der Tunnel gekostet hätte, dabei aber nicht nur die Verwüstung der dortigen Weingärten zur Folge gehabt, sondern auch durch die Ausbesserung sehr hoher Abgrabungsböschungen, die auf Schotterboden leicht durch Regengüsse ausgewaschen werden, durch Erhaltung der genannten zwei groſsen Brücken und des Bahnholzes, endlich durch die jeden Winter nötig gewordene Herausschaffung des Schnees u. s. f. alle Jahre etwa dieselben Unkosten verursachen würden, als die Interessen des Mehraufwandes für den Tunnel betragen."

Um sich aber vom Auslande thunlichst unabhängig zu machen, wurde schon vom Komitee die Anlage einer Maschinenwerkstätte nicht nur für eigene Zwecke, sondern auch für die ganze Monarchie beschlossen. Nach erhaltner Konzession wurde der Bau in Angriff genommen und der Betrieb am 21. April 1840 begonnen; sie war die erste Eisenbahnwerkstätte in Deutschland, welche Lokomotiven, Personen- und Frachtwagen, Omnibusse, Drehscheiben, Weichen, Dampfkessel, Turbinen u. s. w. erzeugte. Bei Eröffnung der Bahn bis Gloggnitz hatte sie bereits 9 Stück Lokomotiven für diese geliefert.

Bei den immer mehr schwindenden Aussichten für die Ausführung der ungarischen Linie wurde der rasche Weiterbau der Gloggnitzer Linie mit allen Mitteln angestrebt, so daſs am 15. und 16. Mai die Strecken Baden-Neustadt, 22,8 km, bzw. Baden-Mödling 10,8 km (die zweite Lokom.-Eisenb. Österreichs), am 20. Juni 1841 Wien-Mödling 14,9 km eröffnet werden konnten. Die Eröffnung der ganzen Linie Wien-Neustadt fand unter ungeheurem Andrange der Bevölkerung statt, „welche über die groſsartige Anlage der Stationsgebäude, sowie die reiche Ausstattung der Wagen nach amerikanischem System staunte"; die Frequenz wuchs mit jedem Tage. Die Fahrpreise waren per

Meile in den drei Klassen mit 18 kr., bzw. 13½ und 7½ kr. CM. festgesetzt, wobei noch ein besonderer Tarif von 1 fl. 30 kr. für die zwischen Wien und Baden verkehrenden „Salon-Trains“ bestand.

Es wurde nun mit dem Bau der aussichtsvoller erachteten „Flügelbahn“ Neustadt-Gloggnitz 26,7 km begonnen, am 24. Oktober 1841 Neustadt-Neunkirchen 14,3 km und die ganze Strecke am 5. Mai 1842 dem öffentlichen Verkehr übergeben, welche eine der stärkst befahrenen Bahnen Europas wurde; die tägliche Durchschnittsziffer betrug 3012, an Sonn- oder Feiertagen sogar 12—16000 Personen; es stellte sich heraus, daſs wegen des bedeutenden Preisunterschiedes für die II. und III. Klasse die letztere unverhältnismäſsig bevorzugt wurde, weshalb die Direktion bald eine Erhöhung von 7½ auf 9 kr. per Meile platzgreifen lieſs.

Die veranschlagten Bausummen waren jedoch, wie überall anderwärts, bereits überschritten, denn die Ausgaben für die Strecke Wien-Gloggnitz mit 8,4 Millionen fl., für die begonnenen Arbeiten auf der Raaber Bahn 950000 fl., für die Erbauung und Einrichtung der Maschinenfabrik, 470000 fl. hatten die ersten acht Ratenzahlungen bereits aufgezehrt.

Die Baugeschichte der Wien-Raaber Strecke ist verhältnismäſsig kurz; die Trace über Lanzendorf-Wilfleinsdorf-Bruck-Pottsneusiedl-Kittsee war eine sehr günstige, da sie nur Höchststeigungen von 1:450 aufwies. Nach der seitens der österreichischen Regierung am 6. Juni 1840 erteilten Bewilligung wurde der Bau begonnen, jedoch plötzlich wieder eingestellt, teils weil die ungarische Regierung Schwierigkeiten wegen der auf ungarischem Boden zu führenden Eisenbahn machte, teils weil die Direktion angesichts der finanziellen Lage des Unternehmens und der drohenden Konkurrenz durch die früher geplante und vom ungarischen Landtage aufs kräftigste unterstützte Parallelbahn auf dem linken Ufer der Donau (Ungarische Zentralbahn) im Interesse der Aktionäre nicht mehr den Mut zur Ausführung besaſs und lieber einen noch erträglichen Schaden vorzog; die Direktion kündigte deshalb den Aktionären ihren Entschluſs an, „vor der Hand den Bau der übrigen 23¾ Meilen

zu sistieren und für dieses Unternehmen günstigere Zeiten abzuwarten".

Zufolge Regierungsbeschlusses vom 17. Dezember 1842 wird der auf die Linie Wien-Raab-Prefsburg Bezug nehmende Teil der Konzession für erloschen erklärt und verfügt, dafs das ursprünglich mit 12,5 Millionen fl. festgesetzte Gesellschaftskapital auf 10 Millionen herabgemindert werde, die Einzahlung der letzten zwei Aktienraten zu unterbleiben habe und die Benennung der Unternehmung in „Wien-Gloggnitzer-Eisenbahn-Gesellschaft" abgeändert werde.

Nachdem die Erfolge auf den bereits eröffneten Linien über alle Erwartung günstige waren, wendete sich die Direktion wieder ihren älteren Plänen zu.

Der Bau der folgenden drei am 4. Februar 1844 konzessionierten Linien wurde von der Generalversammlung am 30. Juli 1844 beschlossen, und zwar: Mödling-Laxenburg 4,7 km, welche schon nach etwa 6 monatlicher Bauzeit am 28. September 1845 eröffnet werden konnte; im Sommer war Dampf-, im Winter ein Pferdebetrieb eingerichtet.

Wien-Bruck a. L. 39,1 km. Hiefür begannen im Februar 1845 die Grundeinlösungen, im April die Erdarbeiten, und sie konnte nach Erhalt des neuerlichen Privilegiums am 18. Juli 1846, obzwar seit 31. Juli 1846 Juli erst befahren, wegen der am 14. August 1846 erfolgten Hofkanzlei-Bewilligung und der bald hierauf eingetretenen Überschwemmung durch Wildwasser der Leitha nicht vor dem 12. September dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Es bestand die Absicht, zwischen Bruck und Raab Verbindungsfahrten bzw. einen Güterverkehr einzurichten; als jedoch ein vom Wieselburger Komitat im Oktober gefafster Beschlufs die Zollbehandlung in dem auf ungarischem Boden stehenden Brucker Bahnhof dadurch unmöglich machte, dafs er die Überschreitung der ungarischen Zwischenzollinie strengstens verbot, so mufste nun auch der Aufnahmsplatz in das nächste Wächterhaus zurückverlegt werden.

Neustadt-Katzelsdorf 4,4 km. Der Bau dieser Linie zum Anschlufs an die ungarischerseits in Angriff genommene

Strecke Ödenburg-Landesgrenze wurde im Herbst 1845 begonnen, dieselbe im nächsten Herbst mit Lokomotiven befahren und am 20. August 1847 gleichzeitig mit der ungarischen Strecke Katzelsdorf-Ödenburg feierlich eröffnet, auf welch letzterer die Wien-Gloggnitzer-Eisenbahn-Gesellschaft laut Vertrag vom 27. Juli 1847 die Betriebsführung übernahm.

Das Netz der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn ist somit vollendet und die Direktion kann der Generalversammlung vom Jahre 1847 die Mitteilung machen, dafs Se. Majestät für die gesamten Linien das erbetene Privilegium auf eine vorläufige Dauer von 50 Jahren, vom 18. Juli 1846 angefangen, verliehen, sowie das während der Privilegialzeit vorbehaltene Einlösungsrecht der Regierung zurückzuziehen befohlen habe.

Für die Gesellschaft gab es noch ein weiter anzustrebendes Ziel, nämlich die Verbindung ihrer Linien mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn durch Wien; nach vielseitigen Unterhandlungen reichte sie ein Gesuch um die Erteilung einer Konzession für eine Verbindungsbahn zwischen ihrem Bahnhof und dem neuen Zollamte bezw. Stubenthor ein, welchem jedoch wegen Erklärung dieser Bahn als Staatsbahn, keine Folge gegeben wurde.

Zu erwähnen wäre hier noch etwa die Konzessionierung einer Böhmischen Kohlenbahn im Jahre 1842 an einen Adeligen, deren Hauptzweck die Verfrachtung von Steinkohlen nach Wien war; in Wranow bei Radnitz beginnend und über Pilsen, Nepomuk, Silberberg und Strakonitz nach Budweis führend (175,8 km) sollte sie sich an die Linz-Budweiser Bahn anschliefsen; ihr Bau wurde jedoch gar nicht in Angriff genommen.

Wir gehen nun über auf die

Eisenbahnen in Ungarn,

welches Land mit seinen partibus adnexis: Kroatien, Slavonien und Siebenbürgen vor dem Jahre 1849 eine besondere Gesetzgebung und Verwaltung hatte, an deren Spitze die königl. ungarische und die siebenbürgische Hofkanzlei standen; die öffentlichen Verkehrsanstalten des Landes wurden vom Pala-

tinus in Ofen, vom Banus in Kroatien und vom Gubernium in Klausenburg geleitet. Ungarn, gänzlich auf den Verkehr mit dem Westen angewiesen, fehlten nicht nur gute Strafsen — die schönen Wasserwege Donau, Theifs, Save waren hierfür kaum zu benützen — sondern ebenso Geld und Unternehmungsgeist für die Anlage von Eisenbahnen.

Die ersten Bemühungen zur Errichtung einer „Holz- und Eisenbahn“ zwischen

Pest und Debreczin fallen in das Jahr 1827; ein Württemberger namens Bodmer entwarf für die, ähnlichen Unternehmungen gewissermafsen als Modell dienen sollende Bahn den Plan; ihre Bestimmung war, die im Spätherbst nahezu unfahrbare Strafse zwischen den genannten Städten zu umgehen; den Bau übernahm eine Aktien-Gesellschaft, an deren Spitze sich der Erzherzog-Palatin stellte.

Da es den Aktionären gestattet war, ihre Beiträge entweder in Bargeld oder Baumaterialien, in Beistellung von Fuhrwerken oder Handarbeitern — den Gutsherren standen Frondienste zu Gebote — zu leisten, so war die Hoffnung keine unberechtigte, dieses Unternehmen bald vollendet und später das ganze Königreich von derartigen Bahnen durchschnitten, endlich auch die Seeküste erreicht zu sehen; allein die gänzlich unerwartete Teilnamslosigkeit im Lande gestattete nicht einmal über die Vorarbeiten hinauszukommen.

1837 bildete sich abermals ein Verein patriotischer Ungarn für den Bau der

Prefsburg-Tyrnau-Szereder Pferdebahn, um hiemit dem Lande ein Vorbild für solche Bauten zu geben, indem er gleichzeitig den rühmlichen Beschlufs fafste, nur die Hälfte der 2500 Stück Aktien à 200 fl. zur Zeichnung aufzulegen, den Rest jedoch für sich selbst zu behalten. Noch im selben Jahre wurde der Bau von Prefsburg aus in Angriff genommen und erst am 28. Septbr. 1840 das Stück bis St. Georgen (14 km) eröffnet; äufserst langsam geht das ganze Unternehmen vorwärts, umsomehr als sich auch hier bald zeigt, dafs der Kostenvoranschlag zu gering und kaum für die Hälfte der geplanten Bahn von etwa 45 km Länge ausreichend sei. Die Erwartungen

für die Zukunft waren trübe, und der Patriotismus verflog so rasch, daſs die Hauptinteressenten sich ihres Aktienbesitzes sobald als möglich zu entledigen trachteten; etwa 400 Stück blieben nur mehr im eigenen Lande, während 2100 in Wiener Hände kamen.

Nach Besiegung von allerlei Schwierigkeiten konnte nach etwa 9jähriger Bauzeit und mit einem Kostenaufwande von 600 000 fl. CM. am 3. Juni 1846 die Strecke bis Tyrnau und am 1. November d. J. die einem späteren Beschlusse zufolge erbaute Verlängerung bis Szered (62,7 km) eröffnet werden; der Betrieb geschah ausschlieſslich mit Pferden. Als die Verwaltung, um an den Regiekosten zu sparen, sogar die Veröffentlichung der Frequenzausweise unterlieſs, fiel dieses mit freudigen Erwartungen begonnene nationale Werk bald der Vergessenheit anheim.

Die **Ungarische Zentralbahn** im Jahre 1838 von einem Privaten in Anregung gebracht, vom Landtage 1841 beschlossen und lebhaft unterstützt, 1844/45 noch als Pferdebahn konzessioniert, wurde die erste Lokomotivbahn des Landes; lange Zeit blieb es unentschieden, ob die Bahn auf dem linken oder rechten Donauufer geführt werden solle. Die Abgeordneten dies- und jenseits des Stromes trachteten die Führung der Linie für ihre eigenen Bezirke zu erwirken, was nach heftigen Debatten zu dem angeblich alle Komitate beruhigenden Beschluſs führte, an jedem Donauufer eine Eisenbahn anzulegen; niemand zweifelte, daſs auf diese Weise keine derselben zustande kommen werde, und so entschied man sich nach abermaligen langwierigen Verhandlungen für das linke Donauufer, da die Linie hier, unterstützt durch Flügelbahnen, die fruchtbarsten Teile des Landes durchziehe.

Die am 16. Mai 1844 unter sehr vorteilhaften Bedingungen auf 80 Jahre erteilte Konzession lautete für eine am linken Ufer der Donau zu erbauende Pferdebahn von der österreichischen Grenze bei Marchegg über Preſsburg, Dioszeg, Neuhäusel, Waitzen nach Pest; von Pest in südöstlicher Richtung über Abony nach Szolnok an die Theiſs und nach Debreczin nebst Flügelbahnen nach Komorn, Arad, Groſswardein und Raconocz.

Der Beschlufs der ersten am 29. Juni 1844 in Prefsburg abgehaltenen Generalversammlung, betreffend die Einführung des Lokomotivbetriebs, wird unter dem 8. April 1845 seitens der k. ungar. Statthalterei genehmigt.

Während die im September 1844 und zwar von Pest aus nach beiden Richtungen begonnenen Arbeiten im Zuge waren, bat das Komitee den Erzherzog-Palatin, beim ungarischen Reichstage eine Zinsengarantie für die Linien zu erwirken; dem Reichstage ging wohl auch eine diesbezügliche Vorlage zu, welche eine 5% Garantie jedoch blofs für die Strecke Pest-Debreczin, nicht auch für Prefsburg-Pest, wo dieselbe unnötig sei, beantragte, worauf das Haus blofs seine Geneigtheit ausspricht, unter der Bedingung, dafs die Gesellschaft 3% selbst sicherstellt, das vierte und fünfte Prozent seitens des Landes auf 20 Jahre zu garantieren, wovon jedoch kein Gebrauch gemacht wurde.

Mit Schlufs des Jahres 1844 sind etwa 70 km Unterbau fertig; es konnte jedoch wegen Mangel an Schienen erst am 10. November 1845 eine Probefahrt zwischen Pest und Palota (8 km) veranstaltet und die Strecke Pest-Waitzen (33 km) am 15. Juli 1846 feierlichst eröffnet werden; der Erzherzog-Palatin Stephan mit seiner Familie, umgeben von 300 geladenen Teilnehmern, gab diesem bedeutsamen vaterländischen Ereignisse die Weihe.

Das Gebahren der Direktion und einzelner Mitglieder wurde inzwischen in öffentlichen Blättern auf eine höchst verdächtigende Weise besprochen, so dafs sie sich genötigt sah, von der Leitung der Geschäfte zurückzutreten; die Generalversammlung vom 8. März 1846 ernannte zur Prüfung der Anschuldigungen ein fünfgliederiges Komitee, welches später alle Beschwerden gegen die frühere Direktion als ganz ungerechtfertigt zurückwies.

Am 1. September 1847 wird die 99,2 km lange Strecke Pest-Szolnok, und nachdem der mit der Nordbahngesellschaft am 27. Januar 1845 wegen Verbindung der beiderseitigen Linien unterhalb Marchegg abgeschlossene Vertrag von der Generalversammlung der ungarischen Zentralbahn schon am

8. März 1845 genehmigt war, am 20. August 1848 (gleichzeitig mit Gänserndorf-Marchegg) die Strecke Prefsburg-Marchegg, 20 km, deren Betrieb die Nordbahn übernahm, ohne jede Feierlichkeit eröffnet.

In der Generalversammlung vom 22. Mai 1848 wird bekannt gegeben, dafs durch Versäumnis der Ratenzahlungen 439 Stück Partialinterimscheine der Gesellschaft anheimgefallen sind; die Direktion teilt ferner mit, dafs auf ihre frühere Bitte:

Die ungarische Regierung möge in Berücksichtigung der hohen Wichtigkeit der Zentralbahn als Hauptkommunikationsmittels des ganzen Landes, derselben eine Beihilfe von 4 Mill fl. CM. zur Vervollständigung des Fahr-fundus-instructus und des gänzlichen Ausbaues der Bahn von der March bis zur Theifs gewähren, — die Staatsverwaltung sich bereit erklärt habe, der Gesellschaft die erbetene Summe in einer Million neu zu emittierender Zirkulationsmittel und drei Millionen in Staatsschuldverschreibungen in drei Jahren von 1849 angefangen, in vierteljährigen Terminen zahlbar, gegen die Verpflichtung zur Verfügung zu stellen:

„Dafs nach der Wahl des nächsten Reichstages die Gesellschaft für diese Unterstützung dem Staate

1) entweder eine fünfprozentige auf die ganze Eisenbahnstrecke hypothekierte Schuldverschreibung gegen Rückzahlung in Annuitäten ausstelle, oder

2) für diese vier Millionen Aktien übergebe, welchen die Priorität des Eigentums vor den übrigen Aktien, in Hinsicht des Fruchtgenusses aber kein Vorzug vor den anderen Aktien eingeräumt wird, oder aber

3) dafs die Eisenbahnstrecke von Pest bis Szolnok der ungarischen Staatsverwaltung unter den diesfalls speziell zu verabredenden Bedingungen käuflich überlassen werde."

„Das ungarische Ministerium verpflichtet die Gesellschaft, die als Unterstützung zufliefsenden vier Millionen zum Ausbau und zur vollständigen Ausrüstung der Bahn zu verwenden, behält sich ferner noch die vollständige Kontrolle über die Gebahrung des gesellschaftlichen Ver-

mögens vor und knüpft noch an diese unterstützende Bewilligung die Bedingung, daſs die Direktion ihren Sitz in Zukunft in Pest nehme und daselbst sämtliche Geschäftsgebahrungen verwalte; gestattet jedoch, daſs ein Teil der Direktion zum Behufe der Geldgebahrungen und der Aktieneinzahlungen in Wien verwendet bleibe."

Die Generalversammlung nahm die Unterstützung von Seite des Ministeriums unter den ausgesprochenen Bedingungen mit vollem Danke an, beauftragte jedoch die Direktion, sich mit der Bitte an dasselbe zu wenden, von der alternativ gestellten Bedingung der käuflichen Überlassung der Pest-Szolnoker Strecke abgehen zu wollen, weil die teilweise Abtretung der gedachten Bahnstrecke jedenfalls drückend erscheint.

Die Gesellschaft erbietet sich dagegen, auf die in ihrer Konzession enthaltenen Rechte und Vorteile des Weiterbaues der ungarischen Zentralbahn nach Debreczin, Arad, Tokay, Keczkemet u. s. w. zu verzichten. Sollte das ungarische Ministerium etwa von dem Ankaufe der Pest-Szolnoker Strecke nicht abgehen, so möge die Bitte gestellt werden, daſs die der Gesellschaft erübrigende Linie von der March bis Pest für immer gegen die Errichtung einer Parallelbahn, insbesondere gegen die schon früher am rechten Donauufer projektierte Eisenbahn geschützt bleibe.

Damit nun endlich die Gesellschaft der gestellten Verpflichtung, den Sitz der Direktion nach Pest zu verlegen, vollkommen entsprechen könne, erklärten sämtliche Direktionsmitglieder, da sie nicht in der Lage sind, ihren Wohnsitz in Pest zu nehmen, ihre Stellen sofort niederzulegen, die Geschäfte jedoch bis zur Wahl einer neuen Direktion mit aller Bereitwilligkeit ordnungsmäſsig fortführen zu wollen.

Der Bau der ungarischen Zentralbahn konnte infolge der politischen Ereignisse von 1848 und 1849 nicht fortgeführt werden; es ist überdies nicht nur der ganze Baufonds der Unternehmung erschöpft, sondern noch eine schwebende Schuld von 3 Mill. fl. aufgelaufen, für deren Verzinsung vorzugsweise Sorge getragen werden muſs; die im Betriebe stehenden Bahnstrecken konnten in dieser Periode kein zur 4% Ver-

zinsung des Aktienkapitals von 18 Mill. fl. ausreichendes reines Erträgnis liefern, und da auf ein an das hohe k. k. Ministerium gerichtetes Ansuchen, die erforderlichen Geldmittel zur Berichtigung der Zinsen zu gewähren, nicht eingegangen wurde, sah sich die Direktion mit Berufung auf die §§ 7 und 8 der Statuten, in die Notwendigkeit versetzt, den Aktionären bekannt zu geben, „dafs die Auszahlung der halbjährigen, am 1. Juli d. J. fälligen 4 % Zinsen der Interimsaktienscheine bis auf weitere Verfügung der nächsten Generalversammlung verschoben bleiben müsse.“

Schon im Jahre 1836 brachten Bewohner Ödenburgs und ungarische Grundbesitzer den Plan für eine Eisenbahn zur Verbindung mit Wien von Ödenburg nach Neustadt, eigentlich **Ödenburg-Katzelsdorf** in Anregung. Damals liefs die Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft Vorstudien für die Trace Ödenburg-Draufsburg-Wolpersdorf vornehmen, aber die Übersetzung der Ausläufer der steierischen Gebirge erforderte so grofse Anlagekosten, dafs bei den später eintretenden finanziellen Schwierigkeiten von der Ausführung der Bahn Abstand genommen werden mufste. 1844 wurde der Plan von seiten der Ödenburger nochmals aufgegriffen, worauf nach Erwirkung des Privilegiums vom 27. März 1845 unter Vorsitz des Grafen Stephan Szechenyi die erste Versammlung der Gründer der Bahn stattfand. Die Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft hatte sich nämlich bereit erklärt, a) zugleich mit dem Beginn des Baues der Bahnstrecke Ödenburg-österr. Grenze, auch ihrerseits die Strecke Wiener-Neustadt-Grenze in Angriff nehmen und auf eigene Kosten herstellen zu wollen, b) der Ödenburger Bahn den Anschlufs an die ihrige ohne weitere Bedingungen zu gestatten.

Der ursprüngliche Entwurf wurde durch Direktor M. Schönerer einer gründlichen Umarbeitung unterzogen, hierbei eine viel wohlfeilere Linie als die vom Jahre 1836 ermittelt, indem der schwierige Bau durch eine gröfsere Steigung in der Richtung gegen Marz-Rohrbach und ein bedeutenderes Gefälle gegen Mattersdorf vermieden werden könne. Der Vereinigungspunkt beider Linien war Katzelsdorf, und die Länge der Bahn von

Ödenburg bis zur Leithagrenze 14944 Klafter, bis Neustadt 16821 Klafter. Mit Erlafs der ungarischen Statthalterei vom 16. September 1846 wurde die angesuchte Bewilligung zu den Vorarbeiten im Sinne des Gesetz-Artikels XXV der Jahre 1832/36, Punkt 8, für diese Linie und deren Fortsetzung bis Essegg erteilt, woran sich noch eine Flügelbahn von Papa nach Keszthely am Plattensee zur Verbindung mit der am 20. Oktober 1846 ins Leben getretenen Dampfschiffahrt auf diesem See schliefsen dürfe.

Die Vollversammlung vom 28. Februar 1847 ermächtigte die Direktion, mit der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn einen Betriebsvertrag abzuschliefsen, oder eine Anleihe im Betrage von 400000 fl. zur eigenen Betriebsführung aufzunehmen; es kam jedoch der früher erwähnte Betriebsvertrag (27. Juli d. J.) zwischen den Gesellschaften zustande, gemäfs welchem die Eigentümerin nur die Bahnerhaltung aus eigenen Mitteln bestreitet, während die Pachtunternehmung alles, was zum Betriebe gehört, beistellt, die Bediensteten besoldet u. s. w. Als Entschädigung erhält sie für jede Meile Fahrt eines Dampfwagens 5 fl. CM., für den angehängten Train 2 fl., so dafs nebst anderweitigen Ausgaben die Fahrtmeile auf etwa 8 fl. CM. zu stehen kommt.

Am 20. August 1847 wurde die ganze Linie Neustadt-Ödenburg (31,7 km) feierlich eröffnet. Die Herstellungskosten der ungarischen Strecke betrugen 2250000 fl. oder 600000 fl. über den Kostenvoranschlag.

Es blieb, wie aus dem Vorstehenden erhellt, abgesehen von einigen Anläufen seitens der gesetzgebenden Körperschaften, in Ungarn fast alle Eisenbahnthätigkeit der Privatunternehmung überlassen.

Angeregt durch verschiedene geplante Unternehmungen entwickelte nun

Friedr. List im Jahre 1845 seine Ideen „Über die nationalökonomische Reform des Königreichs Ungarn“[1]). Teils infolge dieses Programmes, haupt-

[1]) In Ungarn ist die Entwerfung eines systematischen Planes sämtlicher Transportverbesserung und die Realisierung desselben notwendiger,

sächlich aber erst nach Eröffnung der Strecke Pest-Waitzen im Jahre 1846, auf welcher trotz der hohen Fahrpreise (50, 30 und 20 kr. in den 3 Klassen) wöchentlich etwa 6000 Personen befördert wurden, und mit Rücksicht auf die zur damaligen Zeit ebenso günstigen Erfolge der österreichischen Eisenbahnen kam eine ganze Reihe von Eisenbahnplänen zur Sprache.

Der Landtag des Jahres 1844 hatte bereits den Bau der Vukovar-Fiumaner Eisenbahn, von Vukovar an der Donau längs der Save über Sissek führend — diejenige, gegen welche List seine Bedenken geltend machte — beschlossen, um den ungarischen Produkten einen Ausweg nach dem adriatischen

ausführbarer und nützlicher und — im Fall er zweckmäfsig ausgeführt wird — auch rentabler als in jedem anderen Lande. Dieses Land ist für die Transportverbesserung noch fast ganz jungfräulicher Boden, zumal die wenigen vorhandenen Kanäle kein, in bereits vorhandenen Chausseen und Eisenbahnen steckendes, durch Anlegung von Eisenbahnen kein auf Kanäle und Hauptstrafsen verwendetes Kapital vernichten. Ein solcher Plan wird der Regierung die wirksamste Waffe verleihen, thörichte Beschlüsse der beiden Tafeln, wie z. B. den einer Eisenbahn längs der Save wirksamst zu bekämpfen. Ein solcher Plan wird das so notwendige Vertrauen zu den ungarischen Unternehmungen in dem übrigen Deutschland erwecken, und eine grofse Masse von Kapitalien aus Deutschland nach Ungarn leiten. Die Ausführung der Werke und ihre Benutzung müfste für eine Reihe von Jahren Privatgesellschaften überlassen werden, jedoch in der Art, dafs bei einem voraus berechenbaren ansehnlichen Nutzen für die Gesellschaften das Eigentum und Benutzungsrecht nach einer bestimmten Zeit an die Krone zurückfiele. Bei Entwerfung der Linien kommen zwei Hauptgesichtspunkte zur besonderen Berücksichtigung: a) die möglichst direkte Verbindung der Gebirge mit der Ebene und b) die möglichst direkte Verbindung aller Teile des Landes mit der Hauptader des Verkehres — der Donau. List entwirft sonach den Plan zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Benennung „Ungarische Kompagnie“ zum Zwecke der Ausführung des allgemeinen Transportsystems und der damit in unmittelbarer Verbindung stehenden Unternehmungen und Landesverbesserungen; als sofort in Angriff zu nehmende Bahnbauten bezeichnet er folgende Pferdebahnen: von Raab nach Stuhlweifsenburg; von Ofen über Stuhlweifsenburg nach dem Plattensee und Essegg; von Pest nach Arad und Temesvar; von Debreczin nach Siebenbürgen; eine Abzweigung von der Pest-Szolnoker Bahn nach Miskolcz und Eperies bis zur galizischen Grenze.

Hafen zu verschaffen. Diese auf 18 Mill. fl. Baukosten veranschlagte Eisenbahn, welche eine 5% Staatsgarantie geniefst, wogegen sie nach 70 Jahren dem Staate anheimfällt, soll in zwei Sektionen geteilt, an Private vergeben, binnen längstens 8 Jahren vollendet sein; würde sich innerhalb 1½ Jahren kein Unternehmer finden, dann solle sie der Staat selbst bauen.

Im März 1846 haben Fiume 15 Mill., Pest 7 Mill. für diese ungarische Lieblings-Idee gezeichnet und am 13. November d. J. hält die Vereinigte Eisenbahngesellschaft ihre erste Generalversammlung ab, welche die vorgeschlagene Trace genehmigt. Im Jahre 1846 bilden sich weiter mehrere Gesellschaften für die Anlage von Eisenbahnen und zwar für Fünfkirchen-Mohacs; eine zweite für die Fortsetzung der Wien-Brucker Linie bis Raab und Gönyö, bzw. nach Stuhlweifsenburg, Fünfkirchen und Essegg, welche am 18. Juli 1846 auf Grund des XXV. Gesetzartikels vom Jahre 1832 die Konzession erhielt; dann für eine Bahn von Czegled nach Kecskemet; ferner von Kecskemet nach Temesvar; endlich von Szegedin nach Temesvar, welche alsogleich die Bewilligung für die technischen Vorarbeiten erhielt.

Die Deputiertentafel hatte am 7. April 1848 dem Ministerium der Kommunikationen einen Kredit vom 10 Mill. fl. zur Fortsetzung der Eisenbahnarbeiten und der Theifsregulierung bewilligt, und der Gesetzartikel XXX vom Jahre 1848 setzt sechs Hauptlinien vom Mittelpunkt des Landes fest; die bald hierauf eingetretenen politischen Ereignisse bereiteten allen weiteren Plänen ein frühes Ende, und heute ist es natürlich schwer zu entscheiden, ob das damalige ungarische Ministerium für die geistige und materielle Wolfahrt des Landes besser vorgesorgt hätte, als es die Zentral-Regierung that.

Wir kommen nun zu der Eisenbahnthätigkeit im

Lombardisch-Venetianischen Königreiche.

Im September 1835 wenden sich zwei Venetianer Kaufleute an die Handelskammer mit der Bitte, das Gesuch behufs Gründung einer Kommanditgesellschaft für den Bau einer Bahn von Venedig nach Mailand an das Landesgubernium gelangen

zu lassen. Nachdem ihnen der Bescheid geworden, dafs die Bildung einer solchen Gesellschaft keiner besonderen Bewilligung bedürfe, ernennt die Venetianer Handelskammer, ermutigt durch die warme Unterstützung seitens des Vicekönigs Erzherzog Rainer, sowie die Erfolge Englands und Amerikas, ein zehngliedriges Komitee zur Prüfung des Entwurfes, eröffnet zur Deckung der allerersten Kosten eine Subskription von 30 000 Lire und sendet im April 1836 zwei Mitglieder nach Wien, um diese Angelegenheit zu betreiben und das Privilegium so rasch als thunlich zu erwirken.

In demselben Monate giebt die Mailänder der Venetianer Handelskammer bekannt, dafs sich dort 24 der angesehensten Kaufleute bereit erklärt haben, nicht nur der vorgeschlagenen Unternehmung beizutreten, sondern ebenfalls 30 000 Lire für diesen Zweck gezeichnet und gleichzeitig ein Komitee von 10 Mitgliedern ernannt haben. Nach gegenseitigem Einvernehmen dieser beiden Komitees wurde die erste Zusammenkunft in Verona abgehalten, und bald darauf liefen von allen Seiten Vermerkungen auf Aktien ein. Im Mai 1836 endlich vereinigen sich die beiden von dem Venetianer und Mailänder Gubernium bestätigten Komitees in aller Form. Die bisher nur in Vermerk genommenen Bewerber um Aktien wurden immer stürmischer und verlangten wenigstens die Ausfolgung von Gegenbescheinigungen, welchem Begehren noch im Dezember d. J. entsprochen, während zur Eintragung späterer Bewerber ein „Register II. Klasse“ angelegt wurde. Mit a. h. Reskript vom 25. Februar 1837 wird die vorläufige Bewilligung zur Bildung der Gesellschaft erteilt, — „der bisher bestehenden Privatgesellschaft wird erlaubt, sich als eine regelmäfsige autorisierte öffentliche Aktiengesellschaft zu konstituieren; sie kann jedoch nicht eher öffentlich ins Leben treten, als bis sie, um die Solidität ihrer Firma aufser Zweifel zu setzen, sich durch zustande gebrachte Zeichnung eines Fonds von wenigstens 1 Mill. fl. CM. ausweisen kann und nach Vorlage der Gesellschaftsstatuten und vorläufiger Prüfung derselben, deren a. h. Genehmigung erwirkt hat“ — es blieben aber noch die hierauf bezüglichen Instruktionen der k. k. vereinigten Hofkanzlei ausständig; um der Gesellschaft die Verfassung der Statuten zu

erleichtern, übermittelt die Hofkanzlei gleichzeitig eine Abschrift der Statuten für die Eisenbahn von Wien nach Bochnia. Nach dem Empfang dieser „Instruktion“ hielt das Komitee eine zweite Konferenz in Venedig, bei welcher die Anzahl der auszugebenden Aktien auf 50 000 Stück à 1000 österr. Lire, also das gesellschaftliche Kapital auf 50 000 000 Lire = 16 666 000 fl. CM., festgesetzt wird, aufser 500 „Ehrenaktien“ für die ursprünglichen Projektsverfasser und solche, welche sich um das Zustandekommen der Unternehmung verdient gemacht haben.

Ende Mai 1837 werden in Mailand die Zeichnungsbogen aufgelegt, was einen derartigen aufserordentlichen Erfolg hatte, dafs auf 50 gezeichnete nur 1½ Aktien entfielen; am 14. Juni schreibt das Venetianer Komitee die erste Einzahlung (6 %) bei Androhung der Löschung aus. Die am 21. August 1837 in Venedig in Gegenwart von 141 Aktionären mit 394 Stimmen abgehaltene erste Vollversammlung hatte die Konstituierung der Gesellschaft zum Zwecke; es wird ein Direktorium, bestehend aus je 5 in Venedig und Mailand wohnenden Mitgliedern eingesetzt, das von nun ab die laufenden Geschäfte zu besorgen und die bisher bestandenen Komitees ihrer Verantwortung zu entheben hat. Die etwa 280 km lange Bahn, deren Bauzeit auf 10 Jahre veranschlagt war, verbindet die Städte Venedig, Padua, Vicenza, Verona, Brescia, Bergamo und Mailand untereinander.

In dem Majestätsgesuche vom 29. April 1837 bittet die Gesellschaft um ein Privilegium für eine Bahn von Mailand nach Venedig auf 50 Jahre und gleichzeitig um Bewilligung der Namensbeilegung:

„Privilegierte Lombardisch-Venetianische Kaiser Ferdinands-Bahn“, welchem Gesuche, nachdem die gesellschaftlichen Statuten am 15. Oktober 1838 die Bestätigung erhielten, zufolge verschiedener unliebsamer Vorkommnisse im Schofse der Gesellschaft erst unter dem 7. April 1840 willfahrt wurde.

Nach der erwähnten ersten Einzahlung kam es nämlich zwischen den Aktionären über die Entscheidung, ob der Bahnbau von Mailand oder Venedig aus zu beginnen sei,

zu Uneinigkeiten; eine gröfsere Zahl von Aktionären verweigerte deshalb weitere Einzahlungen und brachte dadurch das Unternehmen in Stockungen; mit Hilfe der mittlerweile in Wiener Hände übergegangenen Aktien trug die Venetianer Partei den Sieg davon, worauf die Arbeiten (1840) zwischen Padua und Venedig bei der grofsen Lagunenbrücke begonnen wurden.

Erzherzog Rainer legte am 28. April 1841 für die auf 222 Bogen von je 10,1 m Spannweite ruhende 3,6 km lange Lagunenbrücke, eines der grofsartigsten Bauwerke der damaligen Zeit, den Grundstein. Durch den Mangel an jeglichem Vertrauen und den Hereinbruch der Finanzkrise war das Unternehmen dem Zusammensturz nahe; nur der Fürsorge der Staatsverwaltung ist es zu danken, wenn das Mifstrauen rasch beseitigt und die Aktien wieder einigen Wert erhielten, indem der Direktion bekannt gegeben wurde, dafs zufolge a. h. E. vom 22. Dezember 1842 der Staat, falls die Mittel der Gesellschaft erschöpft wären, den Bau auf eigene Kosten weiterführen würde; die Gesellschaft erhielt jedoch noch das weitere Zugeständnis, die Bahn während zweier Jahre, von ihrer Vollendung an gerechnet, auf Grund eines Vollversammlungs-Beschlusses, an den Staat abtreten zu können, in welchem Falle sämtliche volleingezahlte Aktien durch 4 % tragende Staatsschuldverschreibungen abgelöst würden.

Die Wirkung dieser weitestgehenden Begünstigung blieb selbstverständlich nicht aus, und die Gesellschaft schritt gehobenen Mutes an die Ausführung ihrer Pläne; am 13. Dezember 1842 wird die Strecke Padua-Fort-Malghera an den Lagunen, am 1. November 1843 das kurze Stück Fort-Malghera bis zur Lagunenbrücke (zusammen 33 km) eröffnet und die Arbeiten von Mailand östlich gegen Treviglio und von Padua westlich gegen Vicenza eifrig betrieben. Auf der im Betrieb stehenden Linie wurden bis Ende 1843 in den drei Wagenklassen, hier Diligences, Charabancs und Waggons benannt, zusammen 77 226 Personen befördert.

Bevor jedoch noch die Lagunenbrücke selbst vollendet war (28. Oktober 1845), sind die gesellschaftlichen Mittel abermals

aufgebraucht und die Direktion sieht sich veranlafst, bereits im Juni Unterhandlungen mit der Regierung wegen des Ausbaus der Linien anzuknüpfen, welche auch von Erfolg waren.

Für die Eisenbahn von

Mailand nach Como erteilte die Regierung am 27. Juli 1837 ein Privilegium; sie kam jedoch als selbständige Gesellschaft, zum Nachteil des aufserordentlich stark entwickelten Verkehres, nicht zustande.

Auf Grund der a. h. E. vom 20. April 1838 erhält ein Privater die vorläufige Bewilligung für eine Eisenbahn von

Mailand nach Monza (13 km) und am 13. April 1839 das definitive Privilegium; diese wird am 18. August 1840 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Der Bau, welcher 1,2 Mill. Lire gekostet hat, zeigt bereits den Charakter der Gründung, denn seine Ausführung läfst alles zu wünschen übrig, während der Verkehr bei verhältnismäfsig billigen Fahrgebühren, 36,30 und 18 kr. CM., für die ganze Strecke ein aufsergewöhnlich starker ist. Um der Bahn eine gröfsere Ausdehnung zu geben, beschliefst die Generalversammlung vom 19. Oktober 1846 Verhandlungen, welche eine Vereinigung mit der Mailand-Como-Eisenbahngesellschaft zum Zwecke haben, anzuknüpfen; der Vertrag bezüglich der Vereinigung beider Gesellschaften erhält die kaiserliche Genehmigung. Es waren mit Benutzung des Stückes Mailand-Monza aufser dem Bau der Linie Monza-Como, die Strecke Monza-Camnago, 16 km, am 1. Oktober, Camnago-Cameralata bei Como, 16 km, am 6. Dezember 1849 eröffnet, ferner noch Monza-Bergamo, zum Anschlufs an die Lombardisch-Venetianische Kaiser Ferdinands-Bahn und eine von Mailand direkt an den Lago Maggiore führende Linie, für welche bereits im Januar 1848 die Vorarbeiten vollendet waren, geplant, zu deren Ausführung es jedoch nicht mehr kam.

Eisenbahnthätigkeit der Staatsverwaltung.

In dem vorstehenden Abschnitt haben wir jene selbständigen Eisenbahngesellschaften, welche auf Grund der „Direktiven" konzessioniert wurden, angeführt und ihre Ent-

wickelung darzustellen versucht. Die Erfahrungen der ersten Jahre nach Erlassung dieses Konzessionsgesetzes, welches den Gesellschaften mit Ausnahme des Heimfallsrechts keine fühlbare Beschränkung auferlegte, andererseits aber auch ebensowenig eine Unterstützung von seiten des Staates in Aussicht stellte, liefsen bald deutlich erkennen, dafs hierdurch weder den Bedürfnissen des Landes, noch den Erwartungen der mafsgebenden Kreise Rechnung getragen wird; lag die Ursache der Erfolglosigkeit einesteils in der Natur des Gesetzes selbst, so trugen auch andererseits äufsere Verhältnisse mit Schuld. Zu den getäuschten Erwartungen seitens der Bevölkerung und den krankhaften Schwankungen des Geldmarktes, welcher kaum für voraussichtlich rentable, geschweige denn für weniger gute, wenn auch notwendige Linien zu gewinnen war, gesellten sich noch die dem Bau und Betrieb von Bahnen entgegenstehenden Terrain- und klimatischen Landesverhältnisse.

Trotzdem die 1836 von dem englischen Ingenieur Lardner auf gröfseren Steigungen gemachten Versuche Vignolles zur Erklärung veranlafsten, dafs er hiervon sehr überrascht sei, und wenn das früher bekannt gewesen, auch viel Geld in den Taschen der Aktionäre geblieben wäre, herrscht bis zum Jahre 1839 allgemein die Ansicht, keine gröfseren Steigungen als 1 : 300 anzulegen, während Vorgeschrittenere allerdings bis zu 1 : 200 gehen wollten; dieses Streben wurde freilich durch den Parlamentsbeschlufs, wonach gewisse Überschüsse bei den Eisenbahnen Englands an den Staat abzuführen sind, noch ermutigt; die Anlage von Eisenbahnen in Gebirgsländern war sonach unmöglich.

Im Jahre 1838 traten die bedeutungsvolle Frage der Spurweite, später abermalige Schwankungen zwischen dem Lokomotiv- und Seilbetrieb auf, und man verfällt zum Überflufs noch auf die atmosphärischen Eisenbahnen.

Mit Ende 1841 stehen in Österreich, abgesehen von den Pferdebahnen, an Lokomotiv-Eisenbahnen nur die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn und Mailand-Monza im Betrieb.

In gerechter Würdigung der Sachlage entschlofs sich nun

in dieser Zeit die Staatsverwaltung zu einem weit über Österreichs Grenzen hinaus bedeutsamen, denkwürdigen Schritt, nämlich zur Anlage von Eisenbahnen auf Staatskosten, eine Richtung, welche schon Belgien und Baden eingeschlagen hatten.

Die Eisenbahnen hatten sich bereits alle anderen Verkehrsarten untergeordnet; sie waren schon eine grofse Macht geworden, versprachen eine gröfsere zu werden und der Staat wollte den Verkehr unabhängig von einzelnen Personen oder Körperschaften in seiner Hand vereinigen.

Die Privatthätigkeit war dabei keineswegs ausgeschlossen, denn das wiederholt erwähnte Konzessionsgesetz blieb nach wie vor in Kraft.

Die bedeutsame wichtige kaiserliche Schlufsfassung wurde durch einen am Tage vor Veröffentlichung des Hofkanzleidekretes erschienenen Aufsatz[1]) in der „Wiener Zeitung" ge-

[1]) „Seit einer Reihe von Jahren", heifst es, „ist von der österr. Staatsverwaltung dem Eisenbahnwesen die gespannteste Aufmerksamkeit gewidmet worden. Von dem Zeitpunkte an, wo die gewaltigen Fortschritte der Technik über die Ausführbarkeit der Eisenbahnen auch in einem gröfseren Umfange den vollen Beweis lieferten, kam die Anwendung derselben im Gebiete der österr. Monarchie in lebhafte Anregung. Bei dem Mangel an näheren Erfahrungen jedoch, in der Rücksicht, dafs die Privatbetriebsamkeit im Besitze so vieler Detailmittel, die der Regierung nicht in gleichem Mafse zu Gebote stehen, zunächst als berufen anerkannt werden mufste, solche Unternehmungen zu beginnen und in der Erwägung, dafs sie überall, wo es die Erreichung eines nächsten Vorteils und wo insbesondere die Thätigkeit durch diesen Vorteil bedingt ist, den Vorzug vor der unmittelbaren Ausführung durch die Regierung verdient, überliefs die österr. Staatsverwaltung den Bau der Eisenbahnen der Privatindustrie und beschränkte sich auf die Beteilung der Gesellschaften, die sich hiernach bildeten, mit wesentlichen Privilegien und unterstützte dieselben, insoweit es sich im Einklange mit anderen wichtigen Rücksichten als zulässig darstellte.

Allein die Wahrnehmungen mehrerer Jahre zeigten bei der Ausführung von Eisenbahnunternehmungen durch die Privatbetriebsamkeit Schwierigkeiten, die — so angemessen auch solche Unternehmungen geleitet, so zweckmäfsig auch die Art der Ausführung derselben und des technischen Betriebes sein möge — mit der Natur einer Privatgesellschaft unzertrennlich verbunden sind. Es drängte sich die Überzeugung auf, dafs, wenn der betretene Weg ausschliefsend verfolgt würde, ein Stillstand in der

wissermaſsen eingeleitet, welcher als Ausfluſs der in den maſsgebendsten Kreisen geteilten Anschauung und als charakte-

---

Fortsetzung der Eisenbahnen eintreten müſste, und der wichtige Zweck den sie zu erreichen bestimmt sind, nicht erzielt werden würde. Die vorzüglichsten Schwierigkeiten liegen in der Wahl der Richtungen, welche die Eisenbahnen zu nehmen haben und in der Aufbringung der zum Bau oder zur Fortsetzung derselben erforderlichen Geldmittel.

In der ersten Beziehung ist es jedem Unbefangenen klar, daſs die Privatgesellschaften sich für den Zweck wahrscheinlicher Gewinnste bilden und daſs sie unterbleiben, sobald darüber Zweifel oder ungünstige Erfahrungen entstehen. Der Nutzen der Unternehmung liegt gröſstenteils auſser dem Bereiche der Beurteilung der Aktienbesitzer. Diejenigen, welche sich an die Spitze stellen, sind genötigt, Linien und Richtungen zu wählen, von denen sie den höchsten Vorteil zu hoffen glauben. Leitendes Prinzip ist daher das Privatinteresse, die Verwirklichung des gröſstmöglichen Gewinns, und fällt auch hiermit die Erreichung eines höheren Zweckes zusammen, so nimmt doch dieser eine untergeordnete Stelle ein. Kann und darf aber dies für die Staatsverwaltung gleichgültig sein, wo es sich um eines der wichtigsten Verkehrsmittel handelt, wo die Richtung der Linie auf den Wohlstand ganzer Provinzen Einfluſs nehmen kann? Es ist offenbar, daſs hier nicht die pekuniären Vorteile, sondern vor allem die öffentlichen Rücksichten, nicht die in der kürzesten Frist sich in Aussicht stellende Rente, sondern die ferne, aber um desto nachhaltiger wirkende Zukunft fest und ununterbrochen im Auge gehalten werden müsse und daſs die Voraussetzungen, welche es rätlich machen, bei kleinen, kurzen Bahnen, bei Einästungen in Hauptbahnen die Privatbetriebsamkeit walten zu lassen, bei groſsen Bahnen durchaus nicht eintreten. Die Staatsverwaltung allein ist hier in dem Falle, die Bahnlinie mit Umgehung aller Nebenvorteile im Sinne der allgemeinen Interessen des Verkehres und sonach unter Berücksichtigung aller Staatszwecke aufzufassen und zu bestimmen. Sie allein ist in der Lage, sich über die Einmündung der inländischen in die Bahnen des Auslandes, die für den Nutzen der ersteren so entscheidend ist, mit den fremden Regierungen zu verständigen, und dabei sowohl die Vorteile des Verkehres, als der Politik zu beachten. Die Staatsverwaltung allein kann in der Ausführung der Bauten jene Regelmäſsigkeit, Übereinstimmung und jene Angemessenheit für alle zu beachtenden Zwecke bringen, welche bei dieser Angelegenheit von so wesentlichem Einflusse sind.

Die Schwierigkeit in der Aufbringung der Geldmittel zur Führung neuer, oder zur Fortsetzung der begonnenen Bauten hatte zur Folge, daſs sich an die Staatsverwaltung um Abhilfe der unvermeidlichen Bedrängnisse, in welchen sich die Eisenbahnunternehmungen befinden, gewendet wurde. Sie nahm diese Bitte in jene reife Überlegung, welche die Wichtigkeit des

ristisches Bild der damaligen Lage hier nahezu unverkürzt zum Abdruck gelangen soll.

Das **Hofkanzleidekret vom 23. Dezember 1841** an sämtliche Länderstellen, lautet:

> Se. k. k. Majestät haben mit allerhöchstem Kabinettschreiben vom 19. Dezember 1841 mit Rücksicht auf den gegenwärtigen Stand der Dinge und mit Beziehung auf das allerhöchste Handschreiben vom 25. November 1837 den Beschlufs zu fassen geruht, die Eisenbahnen nach zwei Klassen abzuteilen, nämlich in Staats- und Privatbahnen.

Gegenstandes erforderte. Sie zog hierbei alle die verschiedenen Wege, auf welchen man derlei Unternehmungen unterstützen zu können glaubt, als: Die Gewährung eines Darlehens, die Leistung eines Beitrages, die Übernahme eines Teils der Aktien, die Zinsengarantie in Erwägung, gelangte jedoch zur Überzeugung, dafs auf diese Weise entweder der Zweck nicht vollständig und nicht sicher erreicht werde, oder daraus die verwickeltsten Verhältnisse hervorgehen würden, der Staat aber jedenfalls mit seinem eigenen Kredit einstehen müfste, folglich nicht die Gesellschaften, sondern eigentlich der Staat den Bau mit seinen Mitteln führen würde, die Verwendung dieser Mittel aber einer Privatverwaltung, ohne dafs ein unmittelbarer Einflufs von seiten der Staatsverwaltung darauf genommen werden könnte, überlassen bliebe.

Auf der Grundlage der erörterten Verhältnisse, einer sorgfältigen Untersuchung und der fortgesetzten Beobachtung der schon eingetretenen und noch zu erwartenden Wirkungen, welche aus dem Baue und der Benutzung von Eisenbahnen für alle Zweige des Verkehres hervorgehen, geruhten Se. k. k. Majestät, am 19. Dezember 1841 den Beschlufs zu fassen, dafs auf die Zustandebringung der für die Staatsinteressen wichtigsten Bahnen von seiten der Regierung direkter Einflufs genommen werde, ohne die Privatbetriebsamkeit da, wo sie sich nützlich bewährt, auszuschliefsen. Die Bahnen werden sich daher in Staats- und Privatbahnen teilen.

Durch diese allerhöchsten Beschlüsse wird der wichtigste Zweck der Eisenbahnen mit Sicherheit erreicht, eine geregelte, durch die wesentlichsten Rücksichten gebieterisch geforderte Ordnung in die Ausführung gebracht werden, zugleich aber den schon bestehenden Privatunternehmungen durch den Bau der Staatsbahnen, die sich an die ihrigen anschliefsen, die Erweiterung ihres Betriebes und folglich auch die lukrative Benutzung der gesellschaftlichen Kapitale in sichere Aussicht gestellt.“

Staatsbahnen sind diejenigen, welche von Sr. Majestät als solche gleich dermal, oder künftig bezeichnet werden. Schon dermal finden Allerhöchstdieselben die Bahnlinien von Wien über Prag nach Dresden, von Wien nach Triest, von Venedig über Mailand nach dem Comer-See, dann jene in der Richtung gegen Bayern, für Staatsbahnen, unbeschadet der Privilegien, welche Privatunternehmungen teilweise oder ganz in diesen Richtungen bereits erworben haben, zu erklären.

Die oberste Leitung der Staatsbahnen finden Se. Majestät dem Präsidenten allerhöchst Ihrer Allgemeinen Hofkammer zu übertragen, wobei, insofern Privatunternehmungen darauf bestehen, solche nach Maſsgabe der ihnen zukommenden Privilegien zu behandeln sind. Da, wo keine Privatunternehmungen bestehen, oder die bestehenden ihre übernommenen Verpflichtungen zum Bau oder zur Vollendung der Staatsbahnen zu erfüllen auſser stande wären, ist der Bau der erwähnten Staatsbahnen auf Kosten des Staates zu bewirken. Auf den erst zu erbauenden Staatsbahnen hat die Staatsverwaltung in jedem Falle die Trace in ihrer ganzen Länge zu bestimmen und insofern der Bau unmittelbar auf Staatskosten geführt wird, den Unter- und Oberbau, dann die Belegung der Bahnen und die Herstellung der erforderlichen Wachhäuser und Bahnhöfe zu veranlassen. Die Vollziehung dieser Werke ist so zweckmäſsig und dauerhaft als möglich, mit Vermeidung alles überflüssigen Prunkes und, wo es immer geschehen kann, durch Benutzung der Privatbetriebsamkeit und Privatunternehmer unter Leitung und steter Aufsicht der berufenen Behörden zu bewirken.

Der eigentliche Fahrbetrieb auf den Staatsbahnen ist mittelst besonderer zeitlicher Verträge an Privatunternehmer pachtweise zu überlassen und können, insofern es mit den hier eintretenden Rücksichten vereinbarlich ist, den schon vorhandenen Eisenbahngesellschaften durch Zugestehung angemessener Bedingungen einige Erleichterungen bei Übernahme des Pachtes des Fahrbetriebes auf den Staatsbahnen zugewendet werden.

Was die schon vorhandenen Privatbahnen (das heifst alle jene, welche nicht als Staatsbahnen ausdrücklich erklärt sind, oder erklärt werden) betrifft, oder solche, welche in der Folge von einzelnen Privaten oder Privatgesellschaften errichtet werden wollen, so bleiben in dieser Hinsicht alle Behörden in ihrer dermaligen Wirksamkeit, und ist bei den diesfälligen Verhandlungen nach Vorschrift der unterm 18. Juni 1838 erlassenen Direktiven und der übrigen nachgefolgten oder nachfolgenden Normen vorzugehen; nur in Ansehung jener Unternehmungen, deren Eisenbahnlinie in die für die Staatsbahnen bezeichnete Richtung fällt, haben die diesfalls von Sr. Majestät ausgesprochenen Grundsätze in Wirksamkeit zu treten.

Bei dem Einflusse, welchen die Staatseisenbahnen auf den allgemeinen inneren Wohlstand nehmen können, hegen Se. Majestät das Vertrauen, dafs die politischen Behörden die Ausführung allerhöchst Ihrer Absichten dadurch erleichtern und sichern werden, dafs sie den dem Präsidenten der allgemeinen Hofkammer untergeordneten Verwaltungsbehörden jede mögliche zweckmäfsige Unterstützung gewähren werden.

Als Staatsbahnen wurden hiermit erklärt die Linien: „von Wien über Prag nach Dresden, von Wien nach Triest, von Venedig über Mailand nach dem Comer-See, dann jene in der Richtung gegen Bayern“; unzweifelhaft beschäftigte die Regierung am hervorragendsten die Nützlichkeit, ja Notwendigkeit eines weiteren Anschlusses nach Norden; dem wirklichen und zugleich geographischen Mittelpunkt des Reiches, der Marchebene, sollte aufser dem durch die Nordbahn zu erreichenden Verkehr nach der Ostsee, durch die Verbindung mit Böhmen, dem Sitz des gewerblichen und industriellen Kapitals, dann mit der dichtbevölkerten norddeutschen Ebene, der Elbe, endlich der Nordsee noch eine weitere mächtige Pulsader des wirtschaftlichen Lebens erschlossen werden; die Einsenkung der Elbe, welche den Böhmen von Sachsen trennenden Gebirgszug durchbricht, war der vorgezeichnete Weg für die Eisenbahnverbindung. Eine zweite Schienenstrafse nach Süden

durch Steiermark sollte die Verbindung mit der Adria herstellen und hier an die Handelslinien nach dem Orient, Italien, Südfrankreich anknüpfen. Wenn weiter nur allgemein eine „Richtung gegen Bayern“ in Aussicht genommen ist, so war offenbar über die Wahl der Linie noch keine Entscheidung getroffen, andererseits mag auch die Dampfschiffahrt auf der Donau für den ost-westlichen Verkehr vorläufig als genügend erachtet worden sein.

Dem Präsidenten der k. k. Allgemeinen Hofkammer, Freiherrn Kübeck von Kübau, welchem das Verdienst der Anregung des grofsen Planes gebührt, wurde die oberste Leitung übertragen.

Die Thätigkeit der Staatsverwaltung erstreckte sich aber nach drei Richtungen und zwar a) auf den Bau der als Staatsbahnen erklärten Linien, b) auf die Unterstützung notleidender, c) auf die Einlösung und Ergänzung solcher Privatbahnen.

Wir wollen nun hier zunächst die

Bauthätigkeit erörtern.

Dem k. k. Hofrat Francesconi fällt die Aufgabe zu, den Entwurf für die Organisation einer „als selbständige, technisch administrative Behörde zur unmittelbaren Geschäftsführung in allen die Staatseisenbahnen betreffenden Angelegenheiten und zur Vollziehung der in dieser Hinsicht allerhöchst vorgezeichneten Grundsätze“ berufenen k. k. General-Direktion für die Staatseisenbahnen zu verfassen, welche dann auf Grund der a. h. E. vom 23. Febr. mit Hofk.-dekret vom 8. März 1842 genehmigt, am 1. April d. J. in Kraft tritt, an deren Spitze der Verfasser berufen wird. Rücksichtlich ihres Wirkungskreises ist die k. k. Generaldirektion „im allgemeinen verpflichtet, alle Staatseisenbahnen, deren Errichtung von Sr. Majestät angeordnet wird, auf die zweckmäfsigste, dauerhafteste und sicherste Art, mit steter Berücksichtigung der thunlichsten Wirtschaftlichkeit zu bauen, folglich die dazu nötigen Projekte mit Verläfslichkeit und Genauigkeit zu verfassen, die Grundeinlösungen zu veranlassen . . .“

Francesconi zur Seite standen A. Negrelli und der

nach vierjähriger Dienstleistung bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wieder in Staatsdienste übertretende K. v. Ghega; diesen Ingenieuren werden die Vor- bzw. Bauarbeiten auf der nördlichen und südlichen Linie übertragen.

Sehr weitgehend und daher von wesentlich günstigem Einflusse auf die Fortschritte der Eisenbahnbauten waren die den ausführenden Ingenieuren eingeräumten Befugnisse. Alle Instruktionen — eine a) „für die mit der Leitung des Baues der k. k. Staatseisenbahnen beauftragten Oberingenieure“ (aus 15 knappen Paragraphen bestehend); b) „für die mit der Bauführung der k. k. Staatseisenbahnen beauftragten Abteilungs-Ingenieure“ (16 Paragraphen); c) „für die mit der Beaufsichtigung der Herstellung des Unterbaues beauftragten Assistenten“ (39 Paragraphen); endlich d) „für die mit der Beaufsichtigung des Baues der Bahnwächterhäuser beauftragten Assistenten“ (16 Paragraphen) ausgearbeitet — waren in ihrer Kürze und Bündigkeit geradezu mustergültig; ohne weitere schriftliche Weisungen trafen die Oberingenieure (von Francesconi mit Vorliebe die „Herren des Feldes“ genannt) bei voller Verantwortlichkeit ihre Verfügungen; durch öftere persönliche Bereisung der Strecken von seiten des Generaldirektors entfiel fast aller schriftliche Verkehr oder die Unterbreitung von Vorlagen; konnte an Ort und Stelle die Entscheidung nicht sofort getroffen werden, so erfolgte binnen kurzem die mündlich eingeholte Willensmeinung des Hofkammerpräsidenten.

Am 29. März 1842 wurden die Ingenieurabteilungen behufs Vorstudien für die Staatsbahnlinien ausgesendet, und zwar: zum Anschlusse an die Nordbahn in Olmütz, Brünn und Stockerau, auf Grund der von seiten der Nordbahn an die Generaldirektion bereitwilligst abgetretenen Vorarbeiten und Detailprojekte; zur Ermittelung der Trace zwischen Mürzzuschlag und Laibach, über den Semmering, für welchen drei Varianten untersucht werden sollten; a) von Neustadt über Aspang nach Graz; b) von Gloggnitz durch die Prein über die Gscheidt-Einsattelung und Kapellen nach Mürzzuschlag; c) über den Semmering nach Mürzzuschlag; zur selben Zeit begiebt sich Ghega auf Staatskosten nach England und Amerika, um

insbesondere die bei Gebirgsbahnen dort gemachten Erfahrungen zu sammeln.

Im Juni rücken die Abteilungen mit ihren Arbeiten bei der Generaldirektion wieder ein, um die Zusammenstellungen zu verfassen; schon nach drei Monaten erfolgte die Entscheidung über die Tracen, wobei jedoch der Bau über den Semmering vorläufig noch in Schwebe blieb, sowie der Abschlufs von Bauverträgen auf Grund von Einheitspreisen. Ende August verliefsen die Abteilungen abermals Wien, um die Linien endgültig festzusetzen und die Grundeinlösungen zu veranlassen, welche fast alle ohne Schwierigkeit im gütlichen Vergleiche zustande kamen.

Bekanntlich bezog Österreich anfänglich den ganzen, später einen immerhin noch beträchtlichen Teil von Lokomotiven und Schienenmaterial zu hohen Preisen aus England; die Versuche, sich dieser Abhängigkeit zu entwinden, wurden bereits angedeutet, und es erübrigt, in Kürze die den Staatsbahnbau beeinflussenden Erfolge mit Rücksicht auf das Schienenmaterial ziffernmäfsig anzuführen. Die Werke Neuberg, Prävali, Frantschach, Wolfsberg, Wittkowitz und Zöptau wendeten sich der Schienenerzeugung zu; ihre Gesamtproduktion beträgt

im Jahre	1837	8 798	Zentner,	die Einfuhr	5 889	Zentner
„ „	1838	47 859	„	„ „	39 936	„
„ „	1839	62 028	„	„ „	56 742	„
„ „	1840	84 290	„	„ „	18 328	„
„ „	1841	105 192	„	„ „	4 507	„
„ „	1842	78 383	„	„ „	—	„
„ „	1843	171 346	„	„ „	—	„

vom Jahre 1842 ab wird also der Bedarf im Inlande gedeckt.

Was nun den auf diese Weise vorbereiteten, mit staunenswerter Energie und zum unberechenbaren Vorteile des Reiches durchgeführten Bau der Staatsbahnen betrifft, so wollen wir uns vorerst der — später in nördliche, südliche, südöstliche und östliche Bahngruppen eingeteilt —

Nördlichen Staatsbahnlinie zuwenden.

Für die Eisenbahn nach Prag wurden nicht weniger als sieben verschiedene Projekte ausgearbeitet, und zwar a) in

westlicher Richtung von (Wien) Stockerau durch das südliche Böhmen; b) in nordwestlicher Richtung von Stockerau über Znaim und Iglau; c) mit Benützung der Nordbahnlinie bis Branowitz und von da nach Iglau; d) von Brünn westlich durch das Iglawathal nach Prag; e) von Brünn durch das Schwarzawathal über Saar; f) durch das Zwittawathal über Böhm. Trübau, endlich g) von Olmütz nach Prag; es stellte sich nun heraus, dafs die Baukosten aller anderen Tracen fast das Doppelte der unter g) angeführten betragen würden, weshalb man sich für die letztere Olmütz-Prag zum Anschlufs an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn entschied.

Die gleichzeitig in Aussicht genommene Verbindung mit Brünn kam wegen der grofsen Terrainschwierigkeiten erst einige Jahre später zustande.

Mit dem Bau der 250 km langen, in zwei Sektionen, Olmütz-Pardubitz und Pardubitz-Prag, geteilten Linie konnte noch im September 1842 bezw. 1843 begonnen und derselbe trotz aller Hindernisse in weniger als drei Jahren beendet werden; die feierliche Eröffnung vollzog Erzherzog Franz Karl im Namen des Kaisers und im Beisein des Reichspalatin von Ungarn, Erzherzog Josef, am 19. und 20. August 1845. Am erstgenannten Tage ging der Eröffnungszug früh morgens von Wien ab und verliefs Olmütz, wo übernachtet wurde, am nächsten Tage früh, worauf er gegen 5 Uhr abends in Prag eintraf. Am 21. August wurde der Grundstein für den Prager Bahnhof gelegt, und die Lokomotive „Bohemia“ eingeweiht; am 22. fanden in Prag selbst viele Festlichkeiten statt, und am 23. erfolgte die Rückfahrt in einem Tage nach Wien; dem öffentlichen Verkehr wurde die Strecke erst am 1. September 1845 übergeben; die Kosten des Baues allein beliefen sich auf 8,2 Mill. fl. Der aufserordentlich schwierige Bau der 90 km langen „Zweigbahn“ Brünn-Böhm. Trübau, bei welcher auf einer Strecke von nicht ganz 15 km zehn Tunnels herzustellen waren, wurde im Oktober 1843 in Angriff genommen und am 1. Januar 1849 beendet.

Noch vor Eröffnung der ersten Staatsbahnstrecke wurde die Frage, wer den Betrieb zu führen habe, erörtert; die

Staatsverwaltung, um im Weiterbau der Bahnen nicht behindert zu sein, traf die Entscheidung, welcher die a. h. E. vom 19. Dezember 1841 nicht entgegenstand, den Betrieb einer Privatgesellschaft zu überlassen und trat demgemäfs mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1843 in Unterhandlungen. Es kam der Betriebsvertrag[1]) vom 2. Juli 1845, abgeschlossen

---

[1]) Derselbe lautet ungefähr:

Die Bahn sowohl als der sämtliche fundus instructus, die Reservebestandteile für den Fahrbetrieb, als auch die Materialien für die Auswechselung des Oberbaues, die Einrichtung der Werkstätten, der Stations- u. Wächterhäuser werden der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in vollkommenem Zustande übergeben und es liegt ihr ob, alles dies in gutem Zustande zu erhalten. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn erhält:

	fl.	kr.
a) für die Besorgung der technischen und Expeditionsregie per Jahr und Bahnmeile	5500 fl.	— kr.
b) für die Erhaltung des Unter- und Oberbaues, der Stationsgebäude u. Wächterhäuser per Jahr und Bahnmeile	2850 „	— „
c) für jede zurückgelegte Meile Fahrt bei Personenzügen	5 „	36 „
bei Lastzügen mit Lokomotiven II. Kategorie . . .	7 „	10 „
„ „ „ „ III. „ . . .	7 „	30 „
d) bei gemischten Zügen, nach Mafsgabe der Geschwindigkeit und Kategorie der Lokomotive	6 „	23 „
	7 „	10 „
	7 „	30 „
e) für jede Hilfsfahrt bei örtlichen Steigungen an Zugbeförderungskosten per Hilfslokomotive durchschnittlich . .	4 „	48 „
f) für die Erhaltung eines zweiten Geleises per Jahr und Meile	500 „	— „
g) für die Vorbereitung des Dienstpersonales und für die erste Uniformieruug für jede in Betrieb zu nehmende Bahnmeile von Olmütz bis Prag	1000 „	— „
h) für die weitere Strecke per Meile	600 „	— „
i) für die Auslagen während der Zeit von der Aufstellung des Personals auf den betreffenden Posten bis zur Eröffnung des Betriebes, nämlich für die Konservation der Bahn und Gebäude, für die Erhaltung des Personals, für die Beischaffung der kleinen Betriebskosten per Tag und Meile	29 „	— „
k) nebstdem für jede Meile Fahrt, welche zur Erprobung der Bahn oder Betriebsmittel zurückgelegt wird . . .	5 „	— „
l) für jede weniger gemachte Fahrmeile, als die festgesetzte Fahrordnung vorschreibt, wird extra bezahlt	2 „	21 „

m) Sollte auf einige Zeit der Verkehr ganz eingestellt

auf fünf Jahre, vom Tage der Eröffnung der Bahn (20. August 1845) an gerechnet, zustande; die Staatsverwaltung behielt sich die Festsetzung der Fahrordnung, sowie der Personen- und Frachtsätze vor. Die Nordbahn übernahm später noch die Betriebsführung auf der Strecke Brünn-Trübau, über welche, schon wegen der bedeutenden Abkürzung des Weges, der Hauptverkehr zwischen Wien und Prag geleitet wurde, während sonach der Linie Olmütz-Brünn die Rolle einer Nebenbahn zufiel. Die Weiterführung der Staatsbahnlinie von Prag bis an die sächsische Grenze wurde, nachdem mit Übereinkommen der beteiligten Regierungen vom 15. Juli 1842 Niedergrund a. E. als Anschlufspunkt für die beiderseitigen Eisenbahnen bestimmt war, im Herbst 1844 begonnen; infolge der inzwischen eingetretenen politischen Ereignisse wurde der Bau verzögert, so dafs die Strecke Prag-Lobositz (85,3 km) am 1. Juni, Lobositz-Aufsig (21,8 km) am 1. Oktober 1850, endlich Aufsig-Bodenbach (22,5 km) am 8. April 1851 eröffnet werden konnte.

Im Interesse des internationalen Verkehrs war es nötig, rechtzeitig bindende Verträge abzuschliefsen, und es begannen im Juni 1850 die diesfälligen Unterhandlungen zwischen den beiden Staaten; mit dem ersten, einen Eisenbahnanschlufs regelnden Staatsvertrag vom 31. Dezember 1850 wird der

---

werden, so werden nicht nur die Erhaltungs- und Regiekosten geleistet, sondern für jede weniger gefahrene Meile, als die Fahrordnung vorschreibt, noch vergütet — 2 fl. 21 kr.

n) bei Nachtfahrten aufser den gewöhnlichen Zugbeförderungskosten, für jede in der Nacht gemachte Fahrmeile, noch . . . . 1 „ 06 „

o) für jede Meile Fahrt mit dem Schneepfluge . . . . 5 „ 44 „

p) und wenn der Schneepflug mehr als eine Maschine erfordern sollte, für jede Maschine . . . . 4 „ 48 „

q) für eine Meile Hilfsfahrt bei aufserordentlichen Fällen 5 „ 44 „

r) für die Mühewaltung bei der Besorgung des gesamten Betriebsgeschäftes 3 % von der für Rechnung der hohen Staatsverwaltung einzuhebenden Bruttoeinnahme von den gepachteten Strecken; endlich

s) einen unverzinslichen Vorschufs von 10 000 fl. für jede Bahnmeile als Betriebskapital.

zu Bodenbach a. E. in Böhmen nächst der Stadt Tetschen zu errichtende Bahnhof als alleinige und gemeinsame Wechselstation für den Eisenbahnbetrieb auf der böhmisch-sächsischen Bahn zwischen Prag und Dresden bestimmt; die österreichische Regierung überläfst der sächsischen die ausschliefsende Benutzung der Bahnstrecke von Bodenbach bis zur Landesgrenze, wobei die volle Landeshoheit der österreichischen Regierung gewahrt bleibt.

Zu der Betriebsübernahme seitens der Nordbahn auf der Staatsbahnlinie über Prag hinaus kam es nicht mehr, denn das Pachtverhältnis wurde im beiderseitigen Einverständnis schon einige Monate vor Ablauf desselben, und zwar mit 30. April 1850 gelöst, worauf die k. k. Generaldirektion der Kommunikationen vom 1. Mai 1850 ab den Betrieb der nördlichen Staatsbahnen in eigene Regie übernahm; die Abrechnung über den Pachtbetrieb ging jedoch, wie schon erwähnt (s. S. 50), keineswegs glatt von statten; die sich ergebenden grundsätzlichen Verschiedenheiten wurden erst durch eine gemischte Kommission mit dem Übereinkommen vom 25. April 1853 ausgeglichen.

Damit wäre die Geschichte der nördlichen Staatsbahn beendet, und wir sollten zur Besprechung der südlichen Linie übergehen; es möge jedoch hier ein der Zeit nach in diese Periode fallender und das Eisenbahnwesen der ganzen Monarchie mächtig beeinflussender Entschlufs der Staatsverwaltung, nämlich die finanzielle Hilfe, vorerst besprochen werden; derselbe läfst die Anschauung der leitenden Kreise, auf welche Art die späteren Ereignisse vorzubereiten seien, deutlich erkennen.

Staatshilfe. Dem Mifsjahre 1845 folgten Unruhen in Galizien, Gerüchte über die bevorstehende Besitznahme von Krakau, und ein drückender Alp lastete aus diesen und anderen Gründen auf dem Geldmarkte; die Eisenbahnwerte, in welchen eine wahnwitzige Spekulation platzgegriffen hatte, erreichten einen Tiefstand wie noch nie zuvor. Schon mit Rücksicht auf den Staatskredit mufste die Regierung geeignete Vorsorge treffen, und sie entschied sich nun, um dem weiteren Verderben vorzubeugen, für eine Hilfe aus Staatsmitteln.

Am 20. November 1846 brachte die Kaiserliche Wiener Zeitung folgende Kundmachung:

„Se. Majestät haben mit a. h. E. vom 18. November 1846 zu befehlen geruht, dafs bei der Staatsschulden-Tilgungskasse eine eigene aufserordentliche Kreditkasse eröffnet werde, welche die Bestimmung hat, aus den ihr besonders zugewiesenen Geldmitteln Aktien bestimmter inländischer, bereits konzessionierter, auf Erweiterung und Benützung der neueren Kommunikationsmittel berechneter Gesellschaftsunternehmungen zu Preisen, welche ihrem wahren Werte entsprechen, im geeigneten Wege anzukaufen.

Über die näheren Bestimmungen der zur Anteilnehmung berufenen Gesellschaften, der einzuhaltenden Bedingungen und Vorsichten, dann das Verfahren, welches in dieser Angelegenheit zu beobachten ist, geruhten Se. Majestät die erforderlichen Weisungen dem Hofkammerpräsidium zu erteilen, dem die Vollziehung anvertraut ist.

Mit dem Ankaufe der Aktien gehen auch alle Rechte und Verbindlichkeiten, welche gegenüber den beteiligten Gesellschaften den Aktionären statutenmäfsig zustehen, an die aufserordentliche Kreditkasse, das ist an die Staatsverwaltung, über. Die erwähnte Kasse kann die in ihr Eigentum übergegangenen Aktien wieder veräufsern. Übrigens wird durch diese Mafsregel die gesetzliche Verfassung, das Vermögen, Einkommen, die Dotierung und Gebarung des allgemeinen Staatsschulden-Tilgungsfonds auf keine Weise berührt."

Hieran knüpft das genannte Blatt folgende Erörterungen, welche einen interessanten Rückblick auf die damaligen Verhältnisse geben; es schreibt:

„Die Eisenbahnunternehmungen haben in ganz Europa so überspannte Vorstellungen von dem Gewinnste, den sie ihren Teilnehmern abwerfen werden, hervorgerufen, dafs ein bis nun in der Geschichte beispielloses Drängen und Bestreben entstand, sich daran zu beteiligen. Da diese Unternehmungen bei der vollgültigen Anerkennung ihrer Nützlichkeit auf jede Weise unterstützt und hervorgerufen wurden, so stiegen die versprochenen teilnehmenden Kapitalien, wenigstens in Beziehung auf die

Zeit ihrer Aufbringung, in ein weit übersteigendes Verhältnis zu ihrer materiellen Existenz. Daran war es aber nicht genug.

Die Spekulation bemächtigte sich der aufgeregten Imaginationen und steigerte die fingierten Werte, welche das an allen Börsen getriebene Spiel hinzufügte, zu Summen, welche schwindeln machen.

Für den ruhigen, berechnenden Beobachter gehörte eben kein hervorragendes Vorsehungsvermögen dazu, um in einer nicht fernen Zukunft die Krisen wahrzunehmen, welche über alle Geldmärkte Europas einbrechen und überall die gröfsten Verlegenheiten hervorrufen müssen.

In den österreichischen Staaten wurden aus dieser Voraussicht mehrere vorbauende und schützende Mafsregeln ergriffen, die nicht ohne nachhaltige Wirkung blieben, aber das Übel nicht ganz von unserem Geldmarkte entfernen konnten. In erster Reihe steht der wichtige Beschlufs Sr. Majestät, die Eisenbahnbauten auf den Staat zu übernehmen und dabei durch ein regelmäfsiges auf den Geldaufwand und die materiellen Bauhilfsmittel berechnetes Verfahren Ordnung im ununterbrochenen Fortschritte zu gewinnen. Allein es waren auch in Österreich schon mehrere grofse Gesellschaften konzessioniert. Um diesen inländischen Bahnunternehmungen den Zuflufs der für sie erforderlichen Kapitalien nicht zu schmälern oder zu entziehen, wurden alle Verleihungen neuer Konzessionen für solche Privatunternehmungen bis zum Jahre 1850 umsomehr eingestellt, als der Staat durch seine eigenen, nach einem grofsartigen Plane in Ausführung gesetzten Bahnbauten den Bedürfnissen des Verkehres entgegenkömmt.

Vom Jahre 1843 bis September 1845 warf sich aber die Spekulation auf die Papiere dieser Gesellschaften und steigerte sie zu Werten, welche ihrem Erträgnisse und ihren Hoffnungen, wenn ihre Erfüllung auch in der Folge in guter Aussicht steht, viel zu weit voraneilten. Schon im September 1845 begann die reagierende Krise und verbreitete sich von Platz zu Platz durch ganz Europa. Die vorausgegangenen bewährten Mafsregeln, welche in Österreich vorbauend ergriffen wurden, waren wohl geeignet, die Krise auf unserem Markte zu mildern, aber nach der Natur des Zusammenhanges aller grofsen Geldbewegungen nicht zureichend, sie zu beseitigen. Sie trat aber auch hier ein. Es würde zu weit führen, die daraus hervorgehenden Verlegenheiten und die Anstrengungen der vielfach Beteiligten aufzuzählen und zu erörtern; sie sind bekannt und werden gefühlt. Von allen Seiten wird eine nachhaltige Hilfe, wie es zu geschehen pflegt, bei derselben Regierung in Anspruch genommen, deren Gang und Stimme lange als eine ernste mahnende Warnung zu begreifen war, aber leider nicht beachtet wurde. Auskunftsmittel aller Art wurden und werden in Vorschlag gebracht, die für den Augenblick und einige Zeit gut sein mögen, aber die Besorgnisse künftig noch steigender Verlegenheit in sich tragen, wie sich bei ihrer teilweisen Anwendung zeigte. Die thatsächlichen Verlegenheiten lassen sich inzwischen auf einen einfachen Ausdruck zurückführen.

Es besteht ein weites Mifsverhältnis der zum Verkaufe ausgebotenen Effekten zu der Nachfrage um dieselben. Die nächsten Ursachen dieses Mifsverhältnisses sind zum Teil wirklicher, bei weitem mehr aber gespenstiger Art. Ein Teil der Besitzer von Bahnaktien hat die Mittel nicht und nie gehabt, um die darauf lastenden erborgten Gelder oder die etwa noch zu berichtigenden Einzahlungen zu leisten.

Gedrängt durch Gläubiger und die Einzahlungsverbindlichkeit, suchen diese Besitzer entweder Pfandanleihen, oder bieten den Verkauf ihrer Effekten aus. Durch die ersteren fliefsen die Gelder dem wucherischen Gewinne der Pfandleiher zu; durch die Verkaufsausbote werden die Kurse mehr und mehr affiziert. Länger fortgesetzte Minderungen an den Spiel-, den Fiktions- und wirklichen Werten ergreifen die Meinungen, erregen Befürchtungen und Besorgnisse von unendlichen Verlusten, treiben zu Ausbietungen um jeden Preis, und halten eben darum alle vorhandenen Kapitalien gefangen, die, besonnen in Verwendung gebracht, dem Übel bald steuern würden. Unter solchen Umständen kann Hilfe am nachhaltigsten nur geschaffen werden, wenn sich ein redlicher Käufer findet, der, mit reichlichen Geldmitteln versehen, den bedrängten Verkäufern ihre ausgebotenen Effekten abnimmt und hinausbezahlt. Einem redlichen Käufer ist zuzutrauen, dafs er nicht unbillig gegen den Verkäufer sein werde; es kann aber auch ihm nicht zugemutet werden, dafs er an Spiel und Wagnis teilnehme und sich selbst in Verluste stürze.

Einen solchen Käufer nun haben Se. Maj. in der einfachsten Auffassung unserer Zustände durch die neu instituierte, der Staatsschulden-Tilgungsanstalt analoge aufserordentliche Kreditkasse in das Leben gerufen. Dieser Kasse sind so reichliche Hilfsmittel eröffnet, dafs sie dem wirklichen Bedürfnisse vollkommen befriedigend entgegenkommen und die Grenze festhalten werden, über die hinaus kein reeller Wert bei den für den Staat als vorzugsweise nützlich von Sr. Majestät bezeichneten Gesellschaftsunternehmungen mehr verloren zu werden Gefahr läuft. Insbesondere können alle die vielen kleineren Aktienbesitzer solcher eben bemerkten Unternehmungen darüber beruhigt sein, dafs, wenn sie hingerissen durch falsche Lockungen ihre Effekten auch überzahlten und einigen Verlust erleiden, sie doch den wahren Wert derselben als gesichert und wenn sie gedrängt zum Verkaufe sind, stets billig realisierbar ansehen dürfen. Wir können nicht zweifeln, dafs das gestörte Vertrauen sich durch diese von Sr. Majestät angeordnete Mafsregel in dem Grade wieder herstellen werde, als sie ganz begriffen und in der Anwendung ihrer Wirkungen zeigen wird. Das eingedrungene Element der organisierten, gegen Österreich gerichteten Verleumdungswut, welche furchtsame Gemüter mit unbestimmter Bangigkeit und mit Schrecken erfüllt und von der Schlauheit und Gewinnsucht in allen Richtungen ausgebeutet ist, wird an dem gesunden Sinne scheitern, welchen Österreichs edle Völker in allen Stürmen der Zeit siegreich bewiesen haben."

Mit dem Bekanntwerden der angeordneten Maſsregel stiegen die Kurse so rasch, daſs die Kreditkasse nicht eingreifen konnte; erst nachdem sich dieselben allmählich wieder ermäſsigten, begann der Ankauf. Von den der Kasse flüssig gemachten 10 Mill. fl. wurden in der Zeit vom 7. Dezember 1846, wo der Staat das erste Mal als Käufer ungarischer Eisenbahnaktien auftrat, bis zum April 1847 Eisenbahnwerte für 6.37 Mill. fl. und zwar Aktien der Wien-Gloggnitzer-, der Lombardisch-Venezianischen Kaiser Ferdinands- und der ungarischen Zentralbahn angekauft. Der durch politische Gerüchte aller Art zerrüttete Geldmarkt stellte nun die höchsten Ansprüche an die Kreditkasse und im September 1847 ist der Kredit nahezu gänzlich erschöpft, womit auch ihre weitere Wirksamkeit eingestellt werden sollte.

Da jedoch die angekündigte Absicht der Auflösung der Kasse von unheilvollster Wirkung begleitet war, blieb nichts übrig, als diese Maſsregel wieder zurückzunehmen, und zum weiteren Ankauf von Bahnwerten, aber in einem viel gröſseren Umfange wie bisher, zu schreiten; der weitere Kredit von 15 Mill. fl. wurde bis auf etwa 1 Mill. verausgabt, und mit Ende September 1847 befindet sich die Staatsverwaltung im Besitz von 40 004 Stück Aktien der ungarischen Zentralbahn, 30 056 Stück der Lombardisch-Venezianischen Ferdinands-Bahn, 11 781 Stück der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn und 2711 Stück der Ödenburg-Katzelsdorfer Eisenbahn, oder von ungefähr 50 bis 60 % aller von diesen Gesellschaften verausgabten Aktien, womit einerseits die verhängnisvollsten Folgen sogar für den Staatskredit abgewendet und andererseits der gänzlichen Einlösung bezw. Verstaatlichung dieser Eisenbahnen in der wirksamsten Weise vorgearbeitet war.

Am 30. September 1847 verkündet nun die Wiener Zeitung die Auflösung der Kreditkasse:

Infolge a. h. E. vom 18. November 1846 ist eine eigene auſserordentliche Kreditkasse mit der Bestimmung eröffnet worden, mit den ihr besonders zugewiesenen Geldmitteln Aktien bestimmter, inländischer, bereits konzessionierter, auf die Erweiterung und Benützung der neueren Kommunikationsmittel berechneter Gesellschaftsunternehmungen, zu Preisen, welche ihrem wahren Wert entsprechen, im geeigneten Wege anzukaufen. Der Zweck dieser Anstalt war, den damals aus bekannten Ursachen in

Zahlungsverlegenheit geratenen Besitzern solcher Aktien zu Hilfe zu kommen, um dadurch dem nahen Ausbruch zahlreicher Fallimente zu begegnen, den gedrückten Geldmarkt neu zu beleben, und in den Geldumlauf Ordnung und Regelmäſsigkeit zurückzuführen. Dieser Zweck war, wiewohl mit einem beträchtlichen Geldaufwande, in wenig Monaten vollständig erreicht; seither ist aber, infolge der kargen Ernten der letztverflossenen zwei Jahre, der fortwährend ganz ungemessenen, den Eisenbahnen und Spekulationen mit den Aktien derselben zugewendeten Summen und der daraus auf allen groſsen Handelsplätzen Europas entstandenen Bedrängnisse, eine neue, noch stärkere Krisis in den Geldmärkten hereingebrochen. Die Staatsverwaltung fand sich daher in ihrer Sorgfalt für das Wohl aller Klassen ihrer Unterthanen bestimmt, den Besitzern der den Bahnunternehmungen zugewendeten Kapitalien noch einmal hilfreiche Hand zu bieten. Sie hat auf dieses Ziel durch die Aufwendung groſsartiger Mittel kräftigst hingewirkt, und sieht jetzt, wo mehr als die Hälfte des Betrages der zur Einlösung berufenen Aktien dem allgemeinen Verkehr entzogen und sonach der Geldmarkt mit kräftigen Mitteln versehen ist, den Zeitpunkt als gekommen an, in welchem dem in dieser Richtung vom Staate dem Privatkredite geleisteten Beistand Einhalt gethan werden kann. Aus diesen Betrachtungen haben Se. Majestät mit a. h. E. vom 29. September 1847 anzuordnen geruht, daſs die Operationen der auſserordentlichen Kreditkasse eingestellt werden."

Südliche Staatsbahnlinie; das ist die mit a. h. E. vom 19. Dezember 1841 angeordnete Eisenbahn von Wien nach Triest; Gründe der verschiedensten Art veranlaſsten die Staatsverwaltung, vorläufig die Überschienung des Semmering-Gebirges, welches sich dem Zuge nach Triest hindernd in den Weg stellte, noch nicht in Angriff nehmen zu lassen.

Seit dem Entstehen der Eisenbahnen, namentlich aber seit Anwendung von Lokomotiven bereitete die Überschreitung von Gebirgen den Technikern die gröſsten Schwierigkeiten, und doch muſsten solche Terrainhindernisse, wenn anders die Eisenbahnen ihrer Aufgabe in vollem Maſse gerecht werden sollten, bewältigt werden. Um einerseits kostspielige Versuche, die ja leicht miſslingen konnten, zu vermeiden, die in rascher Entwicklung begriffenen Fortschritte der Eisenbahntechnik benützen und die unterschiedlichen Meinungen der Techniker zur Reife gelangen zu lassen, andererseits aber jede Verzögerung im Eisenbahnbau zu vermeiden, entschloſs sich die Regierung mit a. h. G. vom 3. August 1842 vorerst für den Bau der Strecke

Mürzzuschlag-Graz, also jenseits des Semmering gelegen. Noch in demselben Jahre wird Ghega nach Amerika entsendet, um dort die bereits im Betriebe stehenden Gebirgsbahnen zu studieren.

Der Bau der Strecke Mürzzuschlag-Graz begann Anfang September 1842 und wurde mit so staunenswerter Raschheit geführt, dafs der Landesgouverneur von Steiermark bereits am 3. Oktober 1844 die erste Probefahrt zwischen Bruck a. M. und Graz (53,0 km) vornehmen konnte; die feierliche Einweihung des Bahnhofes in Graz und Eröffnung der ganzen 95,3 km langen Linie Mürzzuschlag-Graz fand am 21. Oktober desselben Jahres durch Erzherzog Johann als Stellvertreter des Kaisers statt. Die Betriebsführung dieser, sowie der noch auszubauenden Linien übernahm die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft unter dem Titel „Betriebsunternehmung der k. k. südl. Staatsbahn“ pachtweise, und zwar für die Dauer von fünf Jahren vom Tage der Eröffnung der Strecke Graz-Cilli an gegerechnet. Der Vertrag[1]) war bei Vornahme der entsprechen-

[1]) Der Staat vollendet die Bahn, setzt sie in fahrbaren Zustand, schafft Lokomotiven, Personen- und Lastwagen, die Einrichtung der Stationsgebäude und Werkstätten samt Utensilien an und richtet alles so ein, dafs er jeden Augenblick den Betrieb in eigener Regie beginnen könnte. Die Staatsverwaltung bestimmt die Tarife für Personen und Güter, setzt den Fahrplan fest, sorgt für die Erfordernisse eines regelmäfsigen Betriebes, führt genaue Kontrole über alles, was auf der Bahn geschieht und ernennt zwei Kommissäre, welche den Direktionssitzungen beizuwohnen haben.

An Entgelt erhält die Gesellschaft für

a) Besorgung der technischen und Expeditionsregie per Jahr und Meile Bahn	5500	fl.	—	kr. CM.
b) Erhaltung des Oberbaues, der Stations- u. Wächterhäuser per Jahr und Meile Bahn	3800	„	—	„ „
c) jede zurückgelegte Meile Fahrt bei Personenzügen	6	„	04	„ „
jede zurückgelegte Meile Fahrt bei gemischten Zügen	6	„	54	„ „
jede zurückgelegte Meile Fahrt bei Lastzügen . .	7	„	45	„ „

für Brennstoff, Zugbegleitungspersonal, Instandhaltung der Lokomotiven und Wagen.

Ferner erhält die Gesellschaft:

d) als Entschädigung für die Vorbereitung des auf-

den Änderungen dem mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn abgeschlossenen nachgebildet.

Zur Sicherstellung der eingegangenen Verbindlichkeiten hatte die Gesellschaft einen Revers mit der Erklärung auszustellen, dafs sie mit ihrem ganzen Vermögen bis zum Ablaufe der Vertragszeit, wonach alles in vollkommen gutem Zustande an den Staat zu übergeben ist, haftbar bleibt und sich, insolange die Strecke Gloggnitz-Mürzzuschlag nicht erbaut ist, verpflichtet, Personen und Waren auf ordentliche Weise zu befördern und dadurch eine zweckmäfsige Verbindung der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn mit der Staatsbahn herzustellen.

Der vom Staate festgestellte Personentarif betrug für die 3 Klassen, 18, 11 bzw. 8 kr. C.M. und für Frachten $^{4}/_{5}$ und $^{3}/_{4}$ kr. per Meile.

Im Herbst d. J. 1843 werden nun die Bauarbeiten auf der Strecke Graz-Cilli, anfang 1845 auf Cilli-Laibach begonnen, welche erstere bereits am 2. Juni 1846 in ihrer ganzen Ausdehnung (132,4 km), die letztere dagegen (88,8 km), bei welcher die Wahl der Trace an und für sich, es waren deren zwei vorgeschlagen, mehr noch aber die Ausführung des Baues selbst im Savethal grofse Schwierigkeiten bereitete, erst am 16. September 1849 eröffnet werden konnte.

Nach Ablauf des fünfjährigen Betriebsvertrags (2. Juni 1851) übernahm die Staatsverwaltung auch auf der südlichen Saatsbahn den Betrieb in eigene Regie und errichtete zu diesem Zwecke eine k. k. Betriebsdirektion in Graz.

Bald nach Eröffnung der ersten Strecke der südlichen Staatsbahn Mürzzuschlag-Graz sah man sich in den gehegten

---

zunehmenden Dienstpersonals und andere Vorauslagen auf der Strecke Mürzzuschlag-Graz . . . 1000 fl. — kr. CM.
bei den folgenden Strecken . . . . 600 „ — „ „
per Bahnmeile;

e) für die Mühewaltung bei Besorgung des Betriebsgeschäftes 5 % der wirklich einfliefsenden Bruttoeinnahmen;

f) einen unverzinslichen Vorschufs von 10 000 fl. per Bahnmeile als Betriebskapital.

Erwartungen getäuscht; das gröfste Hindernis für einen regelmäfsigen, wohlfeilen und raschen Transport, auf welchen man sicher gerechnet hatte, blieb eben die Unterbrechung der Schienenstrafse über den Semmering; das zweimalige Umladen der Güter, welche über den Semmering auf der gewöhnlichen Wiener Reichs-Strasse 42 km weit befördert wurden, verzögerte und verteuerte nicht nur den Betrieb, sondern schädigte die Waren selbst, ganz abgesehen davon, dafs mit der Verlängerung der Linien nach Süden die Menge der Frachtgüter unverhältnismäfsig rasch anwuchs, so dafs es bald nicht mehr möglich war, den Verkehr ohne wesentliche Betriebsstörungen aufrecht zu erhalten. Alles das liefs den Wunsch, die Regierung möge baldmöglich einen Entschlufs über die Verbindung der beiden Linien fassen, begreiflich erscheinen, und wir kommen nun zu dem wohl interessantesten Stück der österreichischen Eisenbahngeschichte, der

Semmeringbahn. Zur Zeit der kaiserl. Beschlufsfassung (Dezember 1841), Wien und die mit diesem in regen Handelsbeziehungen stehenden südlichen Länder sowie deren wichtigsten Seehafen zu verbinden, konnte bei dem damaligen Stande der Technik nicht im entferntesten an die Anlage einer Lokomotivbahn, sondern nur an Pferde-, Seil- oder atmosphärischen Betrieb gedacht werden. Die Ausführung dieses grofsartigen Planes, die Verbindung der Adria mit der Nordsee, blieb jedoch keineswegs nur eine österreichische Angelegenheit, sondern wurde ein europäisches Ereignis, an welchem die ganze zivilisierte Welt Anteil nahm, und so entstanden seit 1842 zum Zwecke einer raschen Durchführung dieses Werkes wohlgemeinte Vorschläge in buntester Mannigfaltigkeit. Es unterliegt keinem Zweifel, dafs — indem der Semmering seine Wasser auf der einen Seite in die Leitha, auf der anderen in die Mürz sendet, welche beide zum Gebiete der Donau gehören, überdies thatsächlich eine vor langer Zeit ausgemittelte Trace für die Fortsetzung des Neustädter Kanals gegen Triest existierte, — das Semmeringgebirge zu umgehen gewesen wäre, wenn nicht politische Rücksichten die Überschreitung der ungarischen Grenze verhindert hätten; somit war die Übersteigung des Semmering

eine Notwendigkeit trotz der grofsen Schwierigkeiten und trotz der ungarischerseits genährten Hoffnung, die Trace werde durch dieses Land führen, wie es schon der Landtagsbeschlufs vom Jahre 1840 über die auf ungarischem Gebiete zu begünstigenden Eisenbahnen, worunter eine von Wien nach Triest zu führende aufgenommen war, bewies.

Die österreichischen Ingenieure waren der Bedeutung ihrer Aufgabe und der damit verbundenen Schwierigkeiten, welche starke Steigungen, gleichwie lange Tunnels bieten, sich vollauf bewufst.

Der anfänglich in Aussicht genommene Pferdebetrieb für eine so lange Gebirgsbahn, eingekeilt zwischen zwei Lokomotivbahnen kam bald aufser Frage und blieb allenfalls ein letztes Auskunftsmittel; an seine Stelle traten jedoch bald Seilebenen, welche noch immer zu Ehren bestanden, und das gerade in dieser Zeitperiode mit Begeisterung aufgenommene

atmosphärische Eisenbahnsystem. Wir können nicht umhin, seinen kühnen Aufschwung und seinen späteren Zusammenbruch hier wenigstens flüchtig anzudeuten.

Zu Ende des 17. Jahrhunderts trug sich Papin mit der Idee, Kräfte auf Entfernungen durch Luftverdünnung in Röhren übertragen zu können; die Versuche mifslangen und wurden erst wieder 1805 durch Taylor, aber ebenfalls erfolglos aufgenommen. Im Jahre 1810 veröffentlicht der dänische Ingenieur Medhurst eine Schrift „über eine neue Methode, Güter und Briefe durch Luftdruck zu versenden“, worauf er zwei Jahre später „einige Berechnungen und Andeutungen in Bezug auf die Ausführbarkeit dieses Planes“ folgen liefs; 1827 erscheint von demselben Verfasser eine Abhandlung über ein „neues System inländischer Versendung von Waren und Reisenden“, welches darin bestehe, ein in einen etwa 2 Meter hohen und nicht ganz so breiten Kanal (Tunnel) passendes Fuhrwerk, das auf Stein- oder Eisenschienen läuft, durch Einströmen oder Aussaugen von Luft fortzubewegen; er schlägt aber weiter für diesen Zweck die Legung einer kleinen Röhre vor, welche ein Kolben durchzieht, der den auf Geleisen laufenden Wagenzug in Bewegung setzt. Die gleichzeitig unter-

nommenen und mit vielen Kosten durchgeführten Versuche schlugen alle fehl. Ebenso scheiterte die Anwendung des im Jahre 1824 von Vallance auf ein Lufttransportmittel im Innern eines gemauerten Kanals erwirkten Patents an den grofsen hierzu benötigten Geldmitteln.

1830 greift Pinkus den zweiten Plan Medhursts auf, indem er die Seitenspalte der etwa 1 m im Durchmesser haltenden Röhre durch Taue luftdicht zu schliefsen versucht; im Jahre 1836 ändert er sein System, mufs es jedoch wegen der Unmöglichkeit, einen luftdichten Verschlufs herzustellen, wieder aufgeben.

Erst 1838 gelang es Clegg und Samuda, ihr wohldurchdachtes System in praktische Anwendung zu bringen. In einer zylindrischen Röhre (Durchmesser 225 cm), die zwischen dem Schienengeleise gelagert ist, bewegt sich ein Kolben, welcher mit dem Wagenzuge in unmittelbarer Verbindung steht. Eine Dampfmaschine setzt die Saugpumpe zur Verdünnung der Luft vor dem Kolben in Bewegung. Die Hauptschwierigkeit, dafs die Röhre verschlossen bleibt und doch der Verbindungsstange zwischen Kolben und Wagenzug ungehinderte Bewegung gestatte, wurde durch die Herstellung der Verschlufsklappe aus 6 cm dicken, in Schweinefett getränkten und mit gufseisernen Plättchen verstärkten Lederstreifen überwunden; eine dem Kolben folgende Rolle prefste die Klappe wieder an die Rohrwände. Der von Halette in Vorschlag gebrachte sog. „Lippenverschlufs“, welcher aus zwei mit komprimierter Luft gefüllten Schläuchen bestand, wurde als nicht zweckentsprechend bald verworfen. Die ersten Versuche (1838) auf der West-London-Eisenbahn bei Wormwood-Shrubs auf Steigungen von 1:120 bis 115 fielen so glänzend aus, dafs sich der Ruf dieses neuen Systems bald durch ganz Europa verbreitete; ja die Erfinder stellten der technischen Welt die Anwendung desselben gerade dort in Aussicht, wo die Leistungen der Lokomotiven nicht mehr hinreichen sollten. Desgleichen war bei Eröffnung der ersten längeren Strecke in Irland Kingstown-Dalkey (3 km), der Fortsetzung der Dublin-Kingstown-Eisenbahn, am 19. August 1843 ein grofsartiger Erfolg zu verzeichnen. Bald darauf wer-

den in England Linien von Birmingham an die Themse und nach Bristol geplant und andere von Exeter nach Plymouth, sowie von London nach Croydon (8,75 km) thatsächlich gebaut. Die französische Regierung bewilligt für eine atmosphärische Eisenbahn von Paris nach St. Germain 1800000 frcs., die Gemeinde St. Germain selbst 200000 frcs.; der Bau wird am 15. April 1845 begonnen, nach einem Jahre teilweise und am 14. April 1847 gänzlich beendet.

Als Kuriosum mag angeführt werden, dafs im Juni 1844 einer Wiener Gesellschaft, an deren Spitze ein erstes Bankhaus stand, die Anlage der atmosphärischen Eisenbahn von Wien nach Schönbrunn konzessioniert wurde; die 160 Stück Aktien zu je 10000 fl. waren nicht nur bereits gezeichnet, ja sie genossen bereits ein Aufgeld von 5%.

Das ungeheuere Aufsehen, welches das vielgepriesene atmosphärische System in Europa machte, und der mit Leidenschaft geführte Streit über seinen Wert, mufsten auch die Aufmerksamkeit der k. k. General-Direktion in erhöhtem Mafse erregen, um so mehr zu einer Zeit, wo die Frage der Überschienung des Semmering auf der Tagesordnung stand. Nach den verschiedenen Meinungsäufserungen ein entschiedenes Urteil zu fällen, war ausgeschlossen, und deshalb erhielt ein höherer Beamter der General-Direktion den Auftrag, die verschiedenen in England und Frankreich angelegten Versuchsbahnen zu studieren und sodann Bericht zu erstatten.

Im Jahre 1846 verlautet, dafs der von England zurückgekehrte Ingenieur sich für die Ausführbarkeit und Zweckmäfsigkeit einer atmosphärischen Eisenbahn über den Semmering ausgesprochen habe und „man auch bald Hand ans Werk legen wolle“; in der That war die Abfassung des 1847 vorgelegten ausführlichen Berichtes eine dem atmosphärischen System günstige, weshalb die Regierung es für ratsam erachtete, auch für dasselbe, wie wir später sehen werden, ein Projekt ausarbeiten zu lassen.

Zu jener Zeit gingen ja die Ansichten über die zulässigen gröfsten Steigungen beim Lokomotivbetrieb je nach der Schule der Ingenieure noch immer weit auseinander, aber selbst

die vorgeschrittensten kamen hier, weil unzureichend, kaum in Betracht. Wie sollte man gegenüber den früheren Zweifeln, dafs sich glatte Räder auf glatten Schienen fortbewegen können, jetzt mit dem Gedanken sich vertraut machen, die Lokomotive bergan laufen zu sehen! Zur Vermeidung der gefürchteten Tunnels schlugen Francesconi (1839) und nach ihm Negrelli das sogen. Kehrsystem im Zickzack, ähnlich wie bei Kunststrafsen, zur Entwicklung einer entsprechenden Bahnlänge mit der höchsten zulässigen Steigung von 1:200, und die Anlage von thunlichst in der Wagerechten liegenden Kehrplätzen vor; hiebei zieht die Lokomotive den Wagenzug bis zum ersten Kehrplatze, schiebt ihn zum zweiten, kommt dann abermals an die Spitze des Zuges zu stehen, zieht u. s. w.

Amerika nun war es, das, auf alle Auskunftsmittel verzichtend, sich zuerst von den Fesseln der englischen Grundsätze rücksichtlich der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse lossagte; 1832 begann es mit dem Bau starker, den Landesverhältnissen Rechnung tragender Lokomotiven; diese wurden mit kleineren Rädern versehen, auf Drehgestelle gelagert, mit grofsen Heizflächen ausgestattet und für starken Arbeitsdruck (6—8½ Atmosphären) berechnet; im Jahre 1837 laufen auf amerikanischen Bahnen bereits 80 Stück im Lande erzeugter Maschinen; die Einfuhr englischer hört auf; 1839 liefert Amerika solche sogar nach England und zwar der Birmingham-Gloucester-Eisenbahn und 1843 baut England selbst Lokomotiven nach amerikanischem System. Nachdem Norris in Philadelphia 1840 die schweren achträderigen Maschinen einführt, finden diese und Baldwins ebenso vorzügliche Lokomotiven auf bis dahin ganz ungewöhnlichen Steigungen Verwendung und verdrängen nach und nach aber allenthalben die Seil- und Lufteisenbahnen.

Zurückgekehrt von seiner Reise nach England und Amerika, beschäftigt sich Ghega fast unausgesezt bis zum Jahre 1848 mit dem Studium des Überganges über die norischen Alpen, wobei er die im Auslande aufgenommenen Eindrücke und Erfahrungen verwertet; er hat die Überzeugung gewonnen, „dafs unter allen auf Eisenbahnen bestehenden Triebmitteln doch

die Lokomotive als die dem praktischen Gebrauche zusagendere und minder komplizierte bewegende Kraft anzusehen ist“.

Gestützt auf diese Überzeugung Ghegas, seine umfassenden Erfahrungen und wissenschaftliche Begründung, glaubte die Regierung, ihm den Auftrag erteilen zu können, Projekte für die Semmeringbahn unter Zugrundelegung des Lokomotivbetriebes auszuarbeiten.

Im Jahre 1845 unterbreitete er der Regierung bereits zwei Projekte bei Annahme einer Höchststeigung von 1 : 50 und zwar

a) für eine Linie von Gloggnitz ausgehend, die an der südlichen Wand des Schwarzauthals gegen Reichenau führt, bei Payerbach das enge Thal übersetzt und an der gegenüberliegenden Bergwand wieder gegen den Eichberg bis hinter die Burg bei Gloggnitz zurückkehrt, wo sie bereits 600 Fuſs (190 m) über dem Gloggnitzer Bahnhofe ist; von hier folgt sie der Richtung des Thales und der Reichsstraſse nach Schottwien, geht hinter der Ruine Klamm entlang dem Thale des Adlitzgrabens an steilen Felswänden hinziehend und in mehrfachen Wendungen die Seitenschluchten des Thales übersetzend, an dem „schauerlichen Falkensteinloch“ vorüber, bis sie den Scheitelpunkt des Gebirges, nicht weit von der Einsattlung des Semmering, wo auch die Reichsstraſse ihren Übergang hat, durch einen 3785 Fuſs (1,200 m) langen Tunnel unterfährt und jenseits des Semmering an der linken Seite des Fröschnitzbaches mit einem Gefälle von 1 : 50 Mürzzuschlag erreicht. Die Länge der Bahn mit 10 Tunnels, 22 groſsen Brücken und Viadukten beträgt 5,6 Meilen (42,5 km.); die veranschlagte Baukostensumme für ein Geleise, jedoch doppelgeleisigen Unterbau, 5370000 fl. CM.

b) Für eine Linie von Neunkirchen aus, welche die Schwarzau zweimal übersetzend, gegen Landschach, über den Kranichberg und Wartenstein, dann hoch über Schottwien gegen Maria-Schutz führt und nach Überschreitung des Myrtengrabens den Gebirgsrücken in der Nähe der oben erwähnten Einsattlung mittelst eines Tunnels von 4650 Fuſs (1,474 m) durchbricht, worauf sie sich wieder mit der ersten Trace vereinigt. Die

Länge der Bahn mit ihren 15 Tunnels und mehreren grofsen Viadukten beträgt 6 Meilen (45,5 km) und die veranschlagte Baukostensumme 5400000 fl. CM.

c) Ein drittes Projekt liefs die Regierung mit Rücksicht auf die Anlage einer atmosphärischen Eisenbahn ausarbeiten; die Trace führte von Gloggnitz nach Schottwien ansteigend nahezu parallel mit der Wien-Triester Reichsstrafse, von da in annähernd gleicher Richtung mit der unter b) bezeichneten Linie zur Einsattlung des Semmeringgebirges, dieses mit einem Tunnel von 4856 Fufs (1540 m) Länge durchbrechend, worauf sie sich an die Trace a) anschliefst. Die Länge der Bahn betrug bei Zugrundelegung von Steigungen 1 : 45 bis 1 : 27 3,4 Meilen (25,8 km) und die Baukostensumme 2900000 fl. CM.

Ein weiteres Projekt für Lokomotivbetrieb war das von Direktor Schönerer ausgearbeitete, welches sich der Trace der Lufteisenbahn so ziemlich anschliefst. Die Linie beginnt in Gloggnitz und geht mit Höchststeigungen von 1 : 30 in ziemlich gerader Richtung nach dem Hochrücken des Gebirges, durchbricht dieses mit einem 4848 Fufs (1536 m) langen Tunnel und schliefst sich dann ebenfalls an die Trace a) an; die Linie ist allerdings um etwa 2 Meilen kürzer als die erste, hat aber nebst ganz aufsergewöhnlichen Steigungen noch drei Tunnels in einer Gesamtlänge von 7206 Fufs (2284 m). Der Verfasser dieser Anlage meinte, „dafs es der Maschinentechnik jedenfalls gelingen werde, Lokomotiven von der für diese Steigung erforderlichen Leistungsfähigkeit zu erbauen, dafs man aber, wenn dies bis zur Vollendung der Bahn noch nicht der Fall sein sollte, dieselbe immerhin mit Pferden betreiben könne“.

Wir erwähnen noch zweier Vorschläge, von denen der eine die Trace von Gloggnitz aus im Thale gegen Schottwien, dann durch den Adlitzgraben und mittelst eines 18—19000 Fufs (!) (5,7—6 km) langen Tunnels in der Richtung gegen Steinhaus führt, wodurch allerdings 1100 Fufs (349 m) Seehöhe abgeschnitten würden, wogegen der zweite eine Traceführung von Gloggnitz über Payerbach durch die Prein mit einem Tunnel durch die Kampalpe in der Richtung gegen Spital beabsichtigte.

Bezüglich der langen Tunnels obwalteten immer noch schwere Bedenken, so dafs die Staatsverwaltung den Grundsatz angewendet wissen wollte, „sich thunlichst an Bestehendes und schon Bewährtes zu halten"; nicht geringer waren die Bedenken bezüglich der Thalfahrten der Lokomotiven auf so starken Steigungen; man besorgte, dafs die Bremsen hier nicht ausreichen würden, und schlug daher ein Rückwärtslaufen der Räder vor.

Die verschiedenen zutage geförderten Projekte wurden selbstverständlich leidenschaftlich erörtert; die Schwärmer für Seilebenen und atmosphärische Eisenbahnen sagten, dafs man Bahnen doch nicht bauen könne für Lokomotiven, welche erst erfunden werden müssen, ja vielleicht gar nicht erfunden werden können. Glücklicherweise fiel in diese Periode der Niedergang des atmosphärischen Systems, denn abgesehen von den so häufig sich wiederholenden Betriebsstörungen waren die Betriebskosten gegenüber den Einnahmen um ein so Bedeutendes höher (auf der Kingstown-Dalkey-Eisenbahn im Jahre 1845 um 60 %, im darauffolgenden um 40 %), dafs mit dem Jahre 1849 alle atmosphärischen Bahnen, welche die Entwicklung der Lokomotiveisenbahnen durch mehr als ein halbes Jahrzehnt behindert haben, als solche bereits aufgegeben und für Dampfbetrieb eingerichtet waren.

Ghega war nun unablässig bemüht, für seine Idee zu wirken; er suchte nachzuweisen, dafs die projektierte Semmeringbahn auch mit den damals bekannten schwachen Lokomotiven betrieben werden könne, was allerdings bedeutende Auslagen und Verkehrsstörungen, da sich insbesondere bei Nebel die Maschinen als unzureichend erweisen dürften, im Gefolge gehabt hätte.

Nun traten die politischen Ereignisse des Jahres 1848 ein; die ganze Arbeiterbevölkerung Wiens war ohne Beschäftigung, denn die Haupt- und Residenzstadt, welche Grofses für die brotlosen Arbeiter geleistet hatte, war nicht mehr imstande, den nötigen Erwerb zu schaffen; die Kräfte der Stadt waren durch die zur Ausführung überflüssiger Arbeiten verausgabten Geldsummen (8—10 000 fl. täglich) gänzlich erschöpft; es han-

delte sich also jetzt darum, so rasch als thunlich nutzbringende Arbeit zu schaffen.

Andererseits hatte sich aber auch ein Umschwung in den Ansichten der Techniker vollzogen, und Ghega trat im entscheidenden Augenblicke abermals mit seinem Plane, und diesmal erfolgreich, hervor.

Der Bahnbau nach Ghegas Projekt a) erhielt die a. h. G. bei gleichzeitiger Anordnung sofortiger Inangriffnahme. Die Arbeiten der ganzen in 14 Lose eingeteilten Strecke Gloggnitz-Mürzzuschlag wurden vom 8. März 1845 bis zum 15. Juni 1850 an Unternehmer (7 368 637 fl. CM. für den Unterbau, 1 518 000 fl. für den Oberbau, 513 363 fl. für Gebäude, der vollständige Bau laut Verträgen 9 400 000 fl. CM.) vergeben, und Gloggnitz-Payerbach zuerst in Angriff genommen, für welche die Bauarbeiter anfänglich alle Tage von Wien nach Gloggnitz und zurück befördert wurden.

Ursprünglich wurde in maſsgebenden Kreisen der Vorschlag wiederholt und ernstlich in Erwägung gezogen, mit der Höchststeigung von 1 : 50 auf 1 : 80 herabzugehen und lieber einen doppelt so langen Tunnel, wie anfänglich beabsichtigt, auszuführen. Später, als bereits wenngleich kleinere Vorbilder für den Semmering vorlagen, z. B. in England und Amerika, auf der Schwäbischen Alp von Reislingen nach Ulm mit einer Steigung von 1 : 45; auf der bayrischen Staatsbahn zwischen Neumarkt und Schorgast sogar 1 : 40, wo auch Stephenson schon im Jahre 1844 für eine Bahn in Rheinpreuſsen als zulässige Steigung 1 : 55, später Vignolles für die Württembergische Eisenbahn sogar Steigungen von 1 : 25 empfohlen hatte, fand man auch den Mut, auf der Semmeringbahn die Höchststeigung anstatt 1 : 50 mit 1 : 40 festzusetzen, demgemäſs die Trace abzuändern und die ganze Strecke sonach abzukürzen.

Eigentümlicherweise haben wir die gröſste Opposition von seiten maſsgebender Fach- und Tagesblätter und Körperschaften gegen die Semmeringbahn zu verzeichnen, als diese bereits im Bau ist, wozu die Ausschreibung der Arbeiten für den groſsen

1430 m langen Tunnel neuerliche Veranlassung gegeben haben dürfte.

Rücksichtlich der Tracenführung witzelt eine Zeitung, welche für den Seilbetrieb eine Lanze einlegte, „dafs bei dem in Angriff genommenen Projekt, um von Gloggnitz nach Schottwien zu kommen, eine Lokomotivreise von einer Stunde Zeit notwendig ist, dafs von Gloggnitz jeder Fufsgänger früher die steierische Grenze erreicht, als der gleichzeitig abgegangene Train, dafs man sonach einem abgegangenen Bahnzug leicht einen Boten nachschicken könne" . . . ., welchem Meinungsausflufs wohl weniger Wert beizumessen ist.

Viel schärfer schon klingt das Urteil des damals wohl hervorragendsten österreichischen Blattes, das in einem am 14. April 1849 erschienenen Aufsatze „Die Eisenbahn über den Semmering" zum Ausdrucke kommt und etwa folgendermafsen lautet:

„In dem Augenblicke, welcher zur Entscheidung über die letzte und schwierigste Strecke der den Verkehr von Mitteleuropa mit dem einzigen deutschen Seehafen am adriatischen Meere vermittelnden Eisenbahn drängt, glauben wir auf den vielbesprochenen Gegenstand noch einmal zurückkommen zu sollen, weil hiervon die wichtigsten Verkehrsinteressen abhängig sind, und weil es gerade jene Strecke ist, für deren Ausführungsart die Ansichten noch keineswegs einen günstigen Vereinigungspunkt gefunden haben. Die verschiedenen Ansichten beziehen sich auf die zu wählende Betriebsart und auf die Anlage selbst. Bisher in Anwendung gebrachte Betriebskräfte sind Pferde, Dampf und Luft, wie bei den atmosphärischen Bahnen. Die Pferdekraft ist überhaupt nicht geeignet, gesteigerten Anforderungen an schnellen und prompten Verkehr zu entsprechen . . . . Die atmosphärischen Bahnen haben selbst in ihrem Vaterlande auf kurzen Strecken kein entschiedenes Glück gemacht, wurden teilweise wieder aufgelassen oder in Lokomotivbahnen wieder umgeschaffen und sind mindestens viel zu wenig erprobt, um für eine so grofsartige Unternehmung, wie die Semmeringübersteigung, mit Beruhigung in Anwendung gebracht werden zu können. Die Dampfkraft kann in zweifacher Art — einmal beim Betriebe mittelst Lokomotivmaschinen, ein andermal bei jenem mittelst stationären Maschinen — verwendet werden.

„Die Staatsverwaltung oder vielmehr die wirksamen Organe der Staatsbahndirektion scheinen von der Ansicht auszugehen, die Bahn über den Semmering müsse unter allen Umständen für den Lokomotivdienst eingerichtet sein, um durch die einheitliche Förderungsweise auf der ganzen Bahn vermeintliche Nachteile und Unterbrechungen des Ver-

kehrs abzuwehren. Und gerade diese Voraussetzung und noch mehr die dafür angeführten Gründe finden wir nicht stichhaltig . . . . Die bisherigen Gesamterlebnisse im Fache der Anwendung des Eisenbahnwesens berechtigen noch bis zum gegenwärtigen Augenblicke zur Aufrechthaltung des Grundsatzes, der Betrieb mittelst Lokotivmaschinen schliefse die Anwendung aller stärkeren Steigungen für derlei Bahnanlagen aus, wenn befriedigende, die Anlagekosten hinreichend lohnende Transportresultate sollen erwartet werden können."

Schliefslich wird das Bedauern ausgesprochen „dafs die ausübenden Organe für die Staatsbahnen diesem wichtigen Gegenstande bisher nicht die gebührende Aufmerksamkeit zugewendet haben und noch immer für die Übersteigung des Semmering den Betrieb mit Lokomotiven aufrecht zu erhalten bemüht sind", und nachdem auch die bereits gewählte Trace verworfen wird, heifst es weiter: „Es ist somit statt der für den Bau weit günstigeren Linie von 1/2 Meile Länge, um nur die nötigen, einen wohlfeilen Betrieb sichernden schiefen Flächen mit stationären Maschinen auf der Strecke von Schottwien gegen den Übergangspunkt zu vermeiden, unverzeihlicherweise eine mit den ungünstigsten Bauverhältnissen behaftete Länge von 3 1/8 Meilen, also eine mehr als sechsmal gröfsere Länge substituiert — und damit, in Wahrheit, doch nur eine für den Lokomotivdienst nicht geeignete Linie erreicht worden, nicht zu gedenken, dafs auch die übrigen, hier aus der Betrachtung gelassenen Strecken dadurch in weit ungünstigeres Terrain verlegt sind."

Und in einem späteren Aufsatze desselben Blattes heifst es u. a.:

„Der etwa erwartete Gewinn an Zeit beim Lokomotivbetriebe ist in der Frage der Semmeringübersteigung mehr als illusorisch, da die starken Steigungen nach beiden Richtungen der Fahrt auf- und abwärts unbedingt nur sehr mäfsige Geschwindigkeiten gestatten und dadurch und durch die Aufenthalte in den Wasserstationen eine so grofse Fahrzeit beanspruchen, dafs die kleinen Aufenthalte an den einzelnen stationären Maschinen . . . . sicherlich eingebracht werden. Die Abwechslung in der Förderungsweise auf dem Semmering mittelst stationären und der übrigen Südbahn mittelst Lokomotivmaschinen wird wohl niemand als eine Unterbrechung des Verkehrs ansehen . . . .

Durch die Ausführung der längeren Linie über Payerbach würde dem Hauptzwecke der Südbahn, nämlich der Erzielung eines wohlfeilen Warentransports offenbar entgegengehandelt und das dieselbe benützende Publikum sowie der Staat in national-ökonomischer Hinsicht gleichmäfsig und für alle Zukunft beeinträchtigt.

Ein weiterer Nachteil der projektierten Bahn über Payerbach ist die Unzulässigkeit ihrer Umgestaltung für den Betrieb mit stationären Maschinen, wenn, wie nicht zu zweifeln ist, die Erfahrung den Lokomotivdienst als verwerflich darthun sollte . . . . ."

Leider schlofs sich der Opposition auch noch der am 8. Juli 1848 gegründete österr. Ingenieur- und Architektenverein an, welcher in einer allgemeinen Versammlung des genannten Jahres ein Komitee ernennt und diesem die gutachtliche Erörterung der Semmeringfrage überträgt. Das von diesem Ausschusse verfafste „Memoire“ verwirft nicht nur die ganze Anlage, sondern grundsätzlich auch jedes Projekt einer Lokomotivbahn, empfiehlt aber die Verbindung Gloggnitz' mit Mürzzuschlag durch eine Seilbahn um so mehr, als das Seilbahnsystem in Europa und Amerika in ausgedehnter, vorteilhafter Anwendung stehe, die Errichtung von Seilbahnen noch in neuester Zeit stattfinde, deren Anzahl überhaupt mehr als 42 mit über 130 schiefen Ebenen betrage u. s. w. Für die Semmeringanlage werden nach dem Gutachten des Komitees hierauf vier verschiedene Varianten in Vorschlag gebracht und zwar:

1) Die Führung einer Lokomotivbahn von Gloggnitz nach Schottwien diesseits und von Mürzzuschlag nach Steinhaus jenseits des Semmering, wonach deren Verbindung durch eine Seilbahn mit 6 Rampen bewerkstelligt wird.

2) Eine Lokomotivbahn von Gloggnitz nach Schottwien, dann von Mürzzuschlag bis zum Myrthengraben, und deren Verbindung durch eine Seilbahn mit 2 Rampen.

3) Eine Lokomotivbahn von Gloggnitz nach Schottwien, dann von Mürzzuschlag bis zur Einsattelung und Seilbahn wie unter 2). Endlich

4) die Verbindung von Gloggnitz mit Mürzzuschlag durch eine Seilbahn mit 14 Rampen.

Die Länge der vier Varianten ist nahezu dieselbe und beträgt etwa $3^{1}/_{7}$ Meilen (23,7 km), während die Steigungen von 1 : 67 bis 1 : 8 schwanken. Das Komitee kommt auf Grund von Berechnungen zu dem Schlusse, dafs jedes der vier Projekte der Lokomotivbahn vorzuziehen sei, indem schon deren Anlagekosten untereinander und zu der Lokomotivbahn sich wie 1 zu 1,2 zu 1,46 zu 1,05, endlich zu 2,02 verhalten, jedoch sei das vierte (also eine Seilbahn mit 14 Rampen) das empfehlenswerteste.

Mit eigentümlichen Gefühlen lesen wir heute den Kampf der leidenschaftlichen Gegner und können daraus allein schon einen Schlufs auf die unbeugsame und unerschütterliche Energie des Mannes ziehen, welchem es endlich gelungen war, seinen Ideen den Sieg zu verschaffen.

Nun handelte es sich darum, Lokomotiven zu schaffen, welche den Zug gleichwie in der Ebene, auch über die grofsen Steigungen führen. Unseres Wissens war es die in Stuttgart erscheinende „Eisenbahnzeitung", welche zuerst (1849) die Idee einer Preisausschreibung für eine derartige Lokomotive anregte, die Ghega als zweckfördernd sofort aufgriff; er legte dem Ministerium den Antrag auf eine Preisausschreibung für die beste Semmeringlokomotive vor und hatte die grofse Genugthuung, denselben auch angenommen zu sehen.

Dem im März 1850 ausgeschriebenen Konkurs mit seinen Preisen von 20000, 10000, 9000, 8000 Stück vollwichtigen Dukaten lag ein in drei Sprachen, deutsch, englisch und französich, verfafstes Programm zu Grunde, welchem ein Längenprofil, ein Situations- und Oberbauplan beigeschlossen war; dasselbe lautete:

Programm zu dem ausgeschriebenen Konkurse um den Preis, welchen das k. k. österreichische Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten für die entsprechendste Konstruktion einer zu den Transporten auf der Eisenbahn über das Semmering-Gebirge geeigneten Lokomotive bestimmt hat.

§ 1. Der gegenwärtige Konkurs wird in der Absicht ausgeschrieben, um in der fortschaffenden Mechanik, namentlich aber in der Konstruktion und im Bau der Lokomotiven einen solchen Fortschritt hervorzurufen, dafs dadurch der durch die ganz eigentümlichen Terrainverhältnisse sehr erschwerte Betrieb der Semmeringbahn mit der gröfstmöglichsten Sicherheit, Regelmäfsigkeit und Ökonomie stattfinden könne.

§ 2. Die Bahn, für welche die entsprechendste Lokomotivkonstruktion zu ermitteln ist, erstreckt sich von der Station Gloggnitz in Österreich bis zur Station Mürzzuschlag in Steiermark in einer Länge von 5,4 Meilen und überschreitet den Semmering in einer Höhe von 243,2 Klafter über der 3,8 Meilen entfernten Station Gloggnitz und von 114,2 Klafter über der

1,6 Meile entfernten Station Mürzzuschlag. Das Maximum der Steigung und bezw. des Falles einzelner Strecken ist $^1/_{40}$ der Länge. Die ausgedehnteste der mit dieser Steigung vorkommenden Strecken ist 1671 Klafter lang. Die stärksten Krümmungen haben einen Halbmesser von 100 Klafter, jedoch kommen bei den stärksten Steigungen von $^1/_{40}$ keine kleineren Halbmesser als von 150 Klafter vor. Der höchste Punkt der Bahn liegt 464,8 Klafter über der adriatischen Meeresfläche und die klimatischen Verhältnisse am Semmeringgebirge reihen sich an jene der rauhesten der österreichischen Monarchie.

§ 3. An die zu erbauenden Lokomotiven, welche vorzugsweise für den Lastentransport bestimmt sind, werden hauptsächlich folgende Anforderungen gestellt:

1) Dürfen sie keinen anderen Oberbau der Bahn fordern, als einen solchen, auf welchem auch die Fahrbetriebsmittel der schon bestehenden Staatsbahn anstandslos verkehren können.

2) Müssen bei der Konstruktion der Lokomotive die weiter unten folgenden Bestimmungen eingehalten werden.

3) Müssen die Lokomotiven, als Fuhrwerke betrachtet, die sichere Befahrung der geraden und verschieden gekrümmten Bahnstrecken, sowie der Ausweichstellen mit Geschwindigkeiten bis zu 4 Meilen in der Stunde zulassen, ohne daſs dadurch die Haltbarkeit der einzelnen Lokomotivbestandteile im geringsten gefährdet erscheint. Auch müssen jene Vorkehrungen getroffen sein, um die Lokomotiven in ihrem Laufe bei der besagten Geschwindigkeit selbst auf den gröſsten Gefällen zum Stillstande bringen zu können.

4) Sie müssen imstande sein, bei gewöhnlichen günstigen Witterungsverhältnissen über die einzelnen vorkommenden gröſsten Steigungen von $^1/_{40}$, jene mit den ungünstigsten Krümmungsverhältnissen nicht ausgenommen, eine Bruttolast von wenigstens 2500 Zentner excl. des allenfalls beizugebenden, mit Wasser und Brennstoff versehenen Tenders mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 1 $^1/_2$ Meilen in der Stunde regelmäſsig fortschaffen zu können.

5) Müssen sie dieselbe Last bei gewöhnlichen günstigen Witterungsverhältnissen auf einer wenigstens 1 Meile langen, verschieden steigenden und gekrümmten Bahnstrecke mit einer in Beziehung auf die geringeren Steigungen verhältnismäſsig gröſseren Geschwindigkeit regelmäſsig fortschaffen können.

§ 4. Die Grundsätze, nach welchen die Legung des Oberbaues der Bahn vorgenommen wird und nach welchen daher die Konstruktion der Lokomotive, als Fuhrwerk betrachtet, eingerichtet werden soll, sind aus einer dem Programme beiliegenden Detailzeichnung zu entnehmen. Die Stärke der zu verwendenden Oberbauschienen wird eine solche sein, daſs darauf Lokomotiven, bei welchen die auf ein einzelnes Triebrad entfallende Belastung nicht 125 Zentner überschreitet, in Verkehr gesetzt werden können.

Hinzufügungen am Oberbaue, wenn sie durch Eigentümlichkeiten

an der Lokomotivkonstruktion bedingt sein sollten, werden nur insofern in Betracht gezogen, als sie keine Abänderungen am Unterbaue erheischen .... ferner, wenn das neue Projekt .... durch unparteiische, von dem österreichischen Ministerium zu wählende Sachverständige im vorhinein derart beurteilt würde, dafs die Mehrkosten, die sich dabei im Vergleiche gegen solche Projekte, welche keine Änderung im Oberbau erfordern, herausstellen, durch die in Aussicht gestellte gröfsere Sicherheit, Regelmäfsigkeit und Ökonomie im Betriebe der Semmeringbahn gerechtfertigt erscheinen .....

§ 5. Als besondere, bei der Lokomotivkonstruktion einzuhaltende Vorschriften werden festgesetzt: (folgen detaillierte Bestimmungen).

§ 6. Diejenigen, welche sich um den für die entsprechendste Lokomotive ausgeschriebenen Preis bewerben wollen, müssen diese Absicht dem österreichischen Ministerium im vorhinein bekannt geben und zugleich erklären, dafs sie sich allen in diesem Programme enthaltenen Bestimmungen unbedingt unterziehen. Es wird diesfalls festgesetzt, dafs die Anmeldung und Erklärung jener, welche Hinzufügungen am Oberbaue beanspruchen, bis längstens Ende Juli 1850, hingegen jener, welche keine derlei Hinzufügungen verlangen, bis längstens Ende Januar 1851 einlangen müssen ....

§ 7. Die Ablieferung der zur Konkurrenz angemeldeten Lokomotiven mufs in der Zeit vom 1. April bis längstens Ende Mai 1851 derart geschehen, dafs sie spätestens am 1. Juni 1851 zur Vornahme der Probefahrten um den Preis bereit stehen ....

§ 8 .... Lokomotiven, bei welchen den festgesetzten Konstruktionsbestimmungen nicht entsprochen ist, ferner Lokomotiven, welche von den zum Behufe einer Hinzufügung am Oberbaue eingesendeten und von der (zur Vornahme der Erprobung von dem K. K. Ministerium des Handels u. s. w. bestellten Prüfungs-) Kommission gebilligten Plänen im Hauptprinzipe abweichen, werden grundsätzlich zur weiteren praktischen Erprobung nicht zugelassen, sondern diese Zulässigkeit könnte nur in dem Falle eintreten, wenn die Konstruktionsabweichungen von der Prüfungskommission für zweckmäfsig oder mindestens nicht für nachteilig erklärt werden.

§ 9. Zur weiteren Beurteilung der zur Probe gestellten Lokomotiven wird mafsgebend sein: Der sichere Gang auf der Bahn; die solide Konstruktion der einzelnen wesentlichen Bestandteile; dann die regelmäfsige Leistung im Vergleiche zum Brennstoffkonsum.

Die Beurteilung wird auf Grund praktischer Proben stattfinden. Mit jeder Lokomotive werden vor allem zur Erprobung des sicheren Ganges auf der Bahn und der soliden Konstruktion der einzelnen wesentlichen Bestandteile, nach dem Ermessen der Prüfungskommission mehrere Fahrten gemacht ....

§ 10. Um ferner die Leistungsfähigkeit der um den Preis konkurrierenden Lokomotiven zu beurteilen, wird jede derselben zuerst auf der Steigung $^1/_{40}$ erprobt. Dabei wird, soweit dies im voraus bestimmt werden

kann, jene Last angehängt, welche bei dieser Steigung einer Geschwindigkeit von 1 ½ Meile per Stunde entspricht.

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Alle diese Probefahrten werden mit ein und derselben Maschine wenigstens zwölf- und höchstens zwanzigmal wiederholt, unter denen sich zwölf als gelungen und allen Bedingungen entsprechend herausstellen müssen; die Mittel- oder Durchschnittszahl aus diesen 12 gelungenen Versuchen wird sodann für diese Maschine mafsgebend sein und zur Vergleichung dienen. — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — —

§ 11. — — — — — — — — — — — — — — —

Die Bemessung des Brennstoffes geschieht nach Gewicht durch Abwage . . . . . Zur Belastung der Lokomotiven werden achträderige, nach amerikanischem Prinzipe erbaute, beladene Staatsbahnwagen und als Ausgleichungsgewichte vierräderige beladene oder unbeladene Staatsbahnwagen verwendet. — — — — — — — — — — — —

§ 12. Lokomotiven, mit welchen von den 20 Fahrten jeder Gattung nicht wenigstens 12 regelmäfsig ausgeführt werden, ... dann jene, welche nicht wenigstens das festgesetzte Minimum der Leistung, nämlich den Transport von 2500 Ztr. oder bezw. 2625 Ztr. mit einer mittleren Geschwindigkeit von 1½ Meilen in der Stunde auf der Steigung von $^1/_{40}$ oder bezw. $^1/_{42}$ vollbrachten, können mit dem Preise nicht beteilt werden. Von den Lokomotiven, welche den obigen Bedingungen entsprochen haben, wird sofort von der Prüfungskommission jener Lokomotive der Preis zugesprochen, bei welcher nach der im § 10 beschriebenen Ermittlung der Leistung auf die Einheit des Brennstoffverbrauches die gröfste fortgeschaffte Bruttolast entfällt. — — — — — — — — — — — — — — —

§ 13. Demjenigen Konkurrenten, welcher die mit dem Preise zu beteilende Lokomotive auf der Semmeringbahn aufstellte, wird von der Prüfungskommission ein Zertifikat über die stattgehabte Erfüllung der Bestimmungen des Preisprogramms ausgefertigt, gegen dessen Überbringung der k. k. österr. Minister des Handels u. s. w. die Preissumme von zwanzigtausend Stück vollwichtigen kaiserlichen Dukaten bei der k. k. Staatseisenbahnkasse zur Ausbezahlung anweisen wird. Nach erfolgter Geldanweisung geht die Lokomotive zur ferneren unbeschränkten und allfälligen Benutzung als Modell, zum gänzlichen oder teilweisen Nachbaue anderer Lokomotiven für ihre Zwecke in das Eigentum der Staatsverwaltung über. . . . . . .

§ 14. Aufser der mit dem Preise gekrönten Lokomotive werden von der Staatsverwaltung, mit Zustimmung der Eigentümer von jenen Maschinen, welche nach § 12 von dem Preise nicht ausgeschlossen sind, noch drei angekauft werden. . . . . . Für die der Preislokomotive zunächst stehende Lokomotiven samt Tender wird die Ankaufssumme von zehntausend Stück vollwichtigen kaiserlichen Dukaten, für die

nächstfolgende samt Tender auf neuntausend Stück vollwichtige kaiserliche Dukaten und für die letzte samt Tender auf achttausend Stück vollwichtige kaiserliche Dukaten festgesetzt.

Ferner werden noch zwei weitere Lokomotiven mit Zustimmung der Eigentümer angekauft ..... Bei dieser Auswahl wird vorzugsweise die Eigenschaft, dafs das Konstruktionsprinzip einer weiteren Ausbildung und Anwendung auf Lokomotiven für den Transport auf der Semmeringbahn fähig ist, mafsgebend sein. Die Prüfungskommission wird die Reihenfolge dieser beiden Lokomotiven ebenfalls bestimmen, und es wird der Ankaufspreis für die erste samt Tender auf siebentausend Stück vollwichtige kaiserliche Dukaten und für die zweite samt Tender auf sechstausend Stück vollwichtige kaiserliche Dukaten festgesetzt.

— — — — — — — — — — — — — — — — —

§ 15. Diejenigen Lokomotiven, welchen weder der Preis zugefallen ist, und die auch nicht von der österr. Staatsverwaltung angekauft werden, müssen im Verlaufe von längstens 6 Monaten vom Tage der Preisbeteiligung von der Staatsbahn abgeführt werden, ohne dafs die Eigentümer eine was immer für Namen habende Vergütung oder Entschädigung, oder den Ankauf dieser Lokomotiven in Anspruch nehmen können.

Diesem „Programm“ waren noch beigeschlossen a) „Auszug aus den gesetzlichen Verordnungen in betreff der Sicherheitsmafsregeln, welche bei Dampfkesseln zu beobachten sind“; b) Neigungsverhältnisse der Semmeringbahn (von Gloggnitz ab); c) Krümmungsverhältnisse und d) Oberbau-System.

Die vom Ministerium ernannte Kommission zur Prüfung der angemeldeten Lokomotivsysteme, welche laut § 4 des Programms „Hinzufügungen am Oberbau“ erheischten, bestand einschliefslich des Kommissionsleiters, k. k. Regierungsrates A. Ritter von Burg, Direktor des polytechnischen Institutes in Wien, aus vier Mitgliedern.

Die Kommission fand nach sorgfältiger Prüfung der Anträge bei keinem dieser Systeme die Bedingung erfüllt, dafs die Mehrkosten, welche die Hinzufügungen verursacht hätten, durch die dabei in Aussicht gestellte gröfsere Sicherheit, Regelmäfsigkeit und Ökonomie des Betriebes der Semmeringbahn aufgewogen worden wären und beschlofs daher, auf keines dieser Projekte weitere Rücksicht zu nehmen.

Entsprechend dem § 6 des Programms hatten innerhalb

des festgesetzten Termins (Ende Januar 1851) nachfolgende Konkurrenten ihre Absicht zur Preisbewerbung definitiv bekanntgegeben, und zwar: J. v. Maffei, München, A. Crestadorn, Salford (England), die Maschinenfabrik der Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft, die Société J. Cockerill, Seraing, E. Keſsler, Karlsruhe, W. Günther, Wien-Neustadt, endlich Gilimour & Guide, London, von denen jedoch einige wieder zurücktraten; anläſslich mehrfacher Ansuchen fand sich das Ministerium bewogen, die für Ablieferung der Maschinen (§ 7) mit längstens Ende Mai 1851 festgesetzte Frist bis zum 15. Juli zu verlängern, wonach diese am 16. Juli auf der Station der Probestrecke bereit zu stehen hatten. Die bereits ausgeführte Probestrecke mit $^1/_{40}$ Steigung lag auf der nördlichen Seite des Semmering, Payerbach-Abfaltersbach am vorderen Eichgebirge (1.7 Meile, 12.9 km); die Maschinen kamen in Payerbach, wohin sie samt dem zur vollständigen Ausrüstung benötigten Material auf der Verbindungsstrecke Gloggnitz-Payerbach gebracht wurden, zur Aufstellung.

Der früher erwähnten Kommission, — behufs unparteiischer Prüfung der zur Bewerbung um den Preis bestimmten Lokomotiven noch um weitere zwei (ausländische) Mitglieder verstärkt, — wurde mit Ministerialerlaſs vom 24. Juli 1851, bezugnehmend auf die bereits im Programm enthaltenen diesfälligen Bestimmungen, der Wirkungskreis umschrieben.

Am 31. Juli versammelte sich die Kommission an Ort und Stelle und fand vier Maschinen vor, nämlich:

1) Lokomotive „Bavaria“ von J. Maffei, München; sie hatte vier Räderpaare, von denen die vorderen in das um einen festen Drehpunkt bewegliche Untergestell gelagert waren; die hintere Achse des Untergestelles und die vordere Achse der hinteren Rädergruppe war durch aufgekeilte Zahnscheiben, über welche eine endlose Kette lief, gekuppelt; ähnlich war in der Mitte der hinteren Lokomotivachse und der vorderen Achse des (abgesonderten dreiachsigen, gekuppelten) Tenders je eine Scheibe mit Zähnen aufgekeilt und darüber eine in die Verzahnung eingreifende Kette ohne Ende geführt, welche die Kuppelung der Lokomotive und des Tenders herstellte; die Lokomotive

war ohne Bremse, während auf die vordere und hintere Achse des Tenders Handbremsen einwirkten.

2) Lokomotive „Seraing“ von J. Cockerill, Seraing; sie hatte vier Räderpaare und war vom Mittel aus nach beiden Seiten hin ganz symmetrisch gebaut, so daſs sie mit derselben Wirkung nach beiden Richtungen gefahren werden konnte; je zwei Räderpaare waren gekuppelt, und ihre Achsen lagerten in einem drehbaren Untergestell, welches zwei Dampfzylinder und eine Handbremse trug; bei dem abgesonderten vierrädrigen Tender waren beide Achsen bremsbar.

3) Lokomotive „Vindobona“ von der Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft; sie hatte drei unter einander gekuppelte Räderpaare und war mit Zylinder-Luftbremsen versehen; der abgesonderte Tender trug Handbremsen.

4) Lokomotive „Wiener Neustadt“ von W. Günther, Wiener Neustadt; sie hatte vier Räderpaare, wovon je zwei in einem drehbaren Untergestell lagerten. Jedes der beiden Untergestelle trug zwei Dampfzylinder, und das hintere noch eine Handbremse. Der Raum für Brennstoff und Wasser war unmittelbar auf der Lokomotive selbst untergebracht; obzwar noch nicht fertig montiert, wurde sie doch zur Preisbewerbung zugelassen.

Die Abmessungen aller Maschinen wurden richtig befunden, nur hatte keine derselben einen „Eiskratzer“, zu dessen nachträglicher Anbringung sich jedoch die Bewerber bereit erklärten.

Es bestand die gemäſs § 3 Punkt 4 mit mindestens 2500 Zentnern einschlieſslich des Tenders vorgeschriebene Bruttobelastung aus einem vierrädrigen mit Oberbaumaterial und zwölf achträdrigen, mit beweglichen Untergestellen versehenen, (bis auf einen) mit Schienen beladenen Wagen, welche Belastung für 1) 2) und 3) 2556 Zentner, für 4) 2539 Zentner ergab.

Vom 21. August bis 16. September wurden mit der Lokomotive Bavaria 17, Seraing 20, Vindobona 12 und Wiener Neustadt 18 vorschriftsmäſsige Leistungsfahrten (auf $^1/_{40}$ Steigung mit der mittleren Geschwindigkeit von $1^1/_2$ Meilen, 11,4 km) vorgenommen, welche von zufriedenstellenden Erfolgen begleitet waren.

Die Kommission einigte sich nun, um Vergleichungszahlen für die Beurteilung der Lokomotiven zu erhalten, dahin, dafs „die ganze Bruttolast, ausgedrückt in Zentnern, mit der in Meilen per Stunde ausgedrückten mittleren Fahrgeschwindigkeit zwischen den beiden Stationen zu multiplizieren und dieses Produkt durch den Holzverbrauch, für die Hin- und Herfahrt in Zentnern ausgedrückt, zu dividieren sei", sowie ferner, dafs „jene Fahrten, welche ohne Unterbrechung unmittelbar aufeinander folgend, mit gleicher Bruttolast ausgeführt wurden, zusammengezogen werden und die Durchschnittszahlen von den bei diesen Fahrten erhobenen Ergebnissen bei der weiteren Berechnung in Anwendung kommen sollen".

Es ergab sich nun nachstehendes Resultat:

	Bruttolast.		Berechnete mittlere Geschwindigkeit		Holzverbrauch		Berechnete Vergleichungszahl
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
„Bavaria"	2570	3396	2,17	2,58	11,2	16,3	485,5
„Wiener Neustadt"	2534	2740	1,50	2,10	12,8	20,5	374,7
„Seraing"	2525	2719	1,72	2,22	16,0	19,5	322,4
„Vindobona" . . .	2573	2586	1,60	1,95	15,0	19,5	275,2

Es hatte sonach die „Bavaria" die gröfste Leistung im Vergleiche zum Brennstoffverbrauche aufzuweisen, dieser zunächst Wiener Neustadt, dann Seraing und Vindobona. Wird nun die kleinste Vergleichungszahl (der Vindobona) als Einheit angenommen, so verhalten sich die Leistungen der Lokomotiven untereinander wie 1 : 1,17 : 1,36 : 1,76.

Mit dem Protokoll vom 21. September 1851 erkannte die Kommission, welche jedoch nur die relative Leistung und nicht auch die praktische Brauchbarkeit der Lokomotiven beim Betriebe zu berücksichtigen hatte, der Bavaria, da sie nicht nur allen Programmsbestimmungen entsprach, sondern auch das gröfste und vorteilhafteste Leistungsvermögen nachwies, den

ersten Preis von 20000 Dukaten zu, brachte ferner den Ankauf der Lokomotive Wiener Neustadt für 10 000 Dukaten, der Seraing für 9000 Dukaten, endlich der Vindobona für 8000 Dukaten dem Ministerium in Vorschlag. Die Kommission war jedoch nicht in der Lage, für den weiteren Bau von Semmering-Lokomotiven nach einem dieser sinnreichen Systeme der Konkursmaschinen Vorschläge zu erstatten, da gleichzeitig dauerhafte und in der Erhaltung ökonomische Lokomotiven hiermit nicht zu erzielen wären.

Das Ministerium genehmigte die Kommissionsanträge, lehnte jedoch den Ankauf der Vindobona ab, da diese den buchstäblichen Bedingungen und dem Geiste des Programms nicht entspreche und in ihrer gegenwärtigen Konstruktion zum wirklichen Bahnbetriebe nicht geeignet (bei den Fahrten verursachte sie nämlich infolge des grofsen Radstandes bedenkliche Geleiserweiterungen), durch die von der Kommission angedeuteten Herstellungen aber als eine ganz andere Maschine angesehen werden müfste und forderte sonach die Direktion der Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft auf, diese von der Staatsbahnlinie abführen zu lassen.

Die durch neue Mitglieder abermals verstärkte Kommission erhielt nun die weitere Aufgabe, Probefahrten mit den angekauften Lokomotiven vorzunehmen, und danach Vorschläge für den Bau von Semmering-Maschinen zu erstatten.

So wurden denn neuerdings, vom 15. Januar bis Mitte April 1852, Versuchsfahrten mit der vorher in guten Zustand versetzten Bavaria unternommen, deren grofse Leistung der Anwendung von Ketten, wodurch das ganze Adhäsionsgewicht der Lokomotive und des Tenders in Wirksamkeit trat, zugeschrieben ward. Gerade diese Ketten aber erregten wegen ihrer geringen Widerstandsfähigkeit gerechte Bedenken, wogegen deren Weglassung das Adhäsionsgewicht um etwa $^1/_3$ verringert hätte; so rifs bei der am 9. Februar stattgehabten Fahrt die Kette, welche, wieder hergestellt, am nächsten Tage abermals versagte; die Streckung der Lokomotivkette war schon eine so bedeutende geworden, dafs nicht nur das Rückwärtsfahren behindert, sondern auch ein Aufsteigen der Glieder gewärtigt werden konnte,

weshalb eine neue Kette verfertigt wurde, die sich etwas besser hielt; das Verhalten der Tenderkette war ein befriedigenderes, obzwar sie auch öfter Schaden nahm.

Die Konkursfahrten ergaben somit kein direktes Resultat, aber die Kommission gelangte hierdurch erst zur genauen Kenntnis der erforderlichen Eigenschaften solcher Maschinen und war in der Lage, die Bedingungen für deren Bau festzustellen; das mufs als der wichtigste Erfolg der Preisausschreibung, als der bedeutendste Fortschritt im Lokomotivbau angesehen werden, welcher die Geldopfer der Staatsverwaltung weitaus überwog.

Von verschiedenen Seiten lief jetzt noch eine grofse Anzahl neuer Projekte ein, darunter solche mit Friktionsrädern und Mittelschienen, sogar mit Zahnrädern, welche immerhin interessant und lehrreich, aber als nicht verwendbar angesehen wurden. Auf Grundlage der bereits gewonnenen umfassenden Erfahrungen unternahm es der k. k. technische Rat Wilh. Engerth, dem Ministerium sein Projekt für Gebirgsmaschinen vorzulegen, welches nach den Worten des Erfinders etwa so anzusehen sei, „als ob bei einer sechsrädrigen Lokomotive der angehängte vierrädrige Tender unter die Feuerkiste geschoben, die Wasserkasten vom Tender entnommen und über die Triebräder gelegt“ worden wären.

Die zehnrädrige Maschine ruhte auf zwei Gestellen, dem vorderen oder Maschinengestell mit drei Achsen und sechs gekuppelten Rädern und dem rückwärtigen oder Tendergestell mit zwei Räderpaaren, zwischen welchen die Feuerkiste lag; beide Gestelle sind unterhalb des zylindrischen Kessels miteinander durch einen gemeinsamen Drehpunkt verbunden; der Verbindungspunkt ist so gewählt, dafs die Gestelle bei der Fahrt in bogenförmigen Geleisen sich in die entsprechenden Sehnen einstellen, somit das leichte Befahren von Krümmungen gestatten. Die Dampfzylinder, der ganze Mechanismus und die beiderseitig liegenden Wasserkasten sind am Kessel angebracht; dadurch wirkte das Gewicht der Wasserbehälter als Last auf die Triebachsen, und es entfiel, weil die Führerplattform zur Aufnahme des Brennstoffes eingerichtet, überdies das Mitführen eines besonderen Tenders.

Die so konstruierte Maschine überragte in ihren Maſsen alle älteren um ein so Bedeutendes, daſs erfahrene Ingenieure deren Einführung als Wagnis bezeichneten; die ursprünglich in Anwendung gebrachten Heizflächen von 5 bis 600 □Fuſs (später etwa 950 □Fuſs) und die Adhäsionsgewichte von 300 bis 360 Zentnern wurden hier bis auf 1600 □Fuſs bezw. 700 Zentner gesteigert.

Nach langen Verhandlungen genehmigte endlich das Ministerium die Anschaffung von 26 Stück solcher Maschinen, die aber, weil die inländischen Fabriken mit Bestellungen für die Staatsbahnen vollauf in Anspruch genommen waren, an das Ausland und zwar an Keſsler in Eſslingen und Cockerill in Seraing, abgegeben wurden und in den Jahren 1853/54 zur Ablieferung kamen.

Um ihre Leistungsfähigkeit mit den älteren Maschinen vergleichen zu können, wurden am 30. November 1853 Probefahrten auf der Strecke Payerbach-Mürzzuschlag mit einer der stärksten alten Lokomotive „Delius“ und der neuen „Grünschacher“ eingeleitet.

Für den gleichen Weg bei einer Belastung von 1221 Zentnern brauchte die Delius 121 Minuten, die Grünschacher bei 2455 Zentnern, also der doppelten Belastung und ungünstiger Witterung nur 94 Minuten; es verhält sich demnach die Leistung der Delius zu Grünschacher wie 1 : 2,56. Mit Rücksicht auf den Brennstoffverbrauch erzielte bei gleicher Belastung die Lokomotive Grünschacher überdies eine Ersparnis von 33 %; ebenso günstig waren die Proben mit Personenzügen. Die Anschaffungskosten stellten sich für die ältere Kategorie Maschinen samt Tender auf 26 000 fl., für die neue auf 33 000 fl.; ihre Leistung auf der Horizontalen betrug 18 000 Zentner Bruttolast bei drei Meilen Geschwindigkeit.

Nachdem der Semmering schon am 23. Oktober 1853 das erste Mal mit der Lokomotive „Lavant“ befahren und seit diesem Tage auch schon Güter zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag (41,1 km) befördert wurden, erhielt der groſsartige Bau seine Weihe durch die am 17. Mai 1854 stattgehabte Fahrt des erlauchten Herrscherpaares; zwei Monate später (17. Juli),

nach Vollendung des zweiten Geleises, wurde der unbeschränkte Betrieb eröffnet. Etwa 1/10 der ganzen Bahnlänge wird aus Tunnels, 1/28 aus Viadukten gebildet, und in einer Seehöhe von 900 m liegt ein Scheiteltunnel von 1430 m Länge.

Österreich darf sonach das Verdienst für sich in Anspruch nehmen, ein Werk vollendet zu haben, das etwa ein Jahrzehnt vorher noch ein Ding der Unmöglichkeit schien, das von keinem zweiten in Europa übertroffen war und eine Reihe von Schwierigkeiten und Fragen in der befriedigendsten Weise für alle Zeiten zur Lösung brachte.

Welche Kämpfe der kühne Erbauer der Semmeringbahn durchzufechten hatte, ist aus dem Vorstehenden ersichtlich, und es mutet uns eigentümlich an, dafs dieser Mann, — während er in dem 1852 erschienenen Buche (Übersicht der Hauptfortschritte des Eisenbahnwesens, 1840—1850) seiner Meinung folgendermafsen Ausdruck giebt: „Es war übrigens schon zu jener Zeit (der Projektsverfassung der Semmeringbahn) keine blofse Vermutung und keine sanguinische Hoffnung, sich aus den fortschreitenden Verbesserungen des Lokomotivbaues eine erhöhte Leistungsfähigkeit der Lokomotive selbst zu versprechen.... Und wenn auch darauf nicht sogleich positiv gerechnet werden konnte, so durfte wenigstens mit Zuversicht der ausgesprochene Gedanke erfafst werden, dafs, was sich in dieser Beziehung schon heute als ausführbar erwiesen hat, morgen besser und übermorgen noch besser bewähren wird", — sich noch zu dem Entschlufs gedrängt fühlt, in einer umfassenden Arbeit „den Plan der Eisenbahn über den Semmering in seiner Gesamtheit näher zu besprechen, zu rechtfertigen und zu beschreiben"; ob er diese Arbeit vollführt, wissen wir nicht, für die Nachwelt aber bedarf er, selbst bei Berücksichtigung der etwa fünffachen Baukostenüberschreitung, unseres Erachtens gewifs keiner Rechtfertigung mehr.

Nach Eröffnung der Semmeringbahn, wonach ein ununterbrochener Schienenweg von Wien bis Laibach dem Verkehr eröffnet war, wendete sich Ghegas durch Widerwärtigkeiten des Bureaukratismus und den fühlbaren Einflufs der Verwaltung einigermafsen beengte Thätigkeit dem weiteren Ausbau der

Linie nach Triest zu. Die damit übernommene Aufgabe, Übersetzung des Laibacher Moores und der Wasserscheide zwischen der Save und dem adriatischen Meere, Schaffung des nötigen Raumes für den Schienenweg auf der steilen südlichen Abdachung des Karstes schien gleichfalls eine so schwierige, daſs man an ihrer Ausführbarkeit ursprünglich zweifelte. Von 1842 bis 1849 sind österreichische Ingenieure fast unausgesetzt mit der Auffindung einer geeigneten Linie beschäftigt, als welche in erster Reihe die durch das Idria- und das Isonzothal führende bezeichnet wurde. Nach weiteren, schon 1845 durch Ghega selbst unternommenen Studien und sorgfältigen Berechnungen gelangte man zur Überzeugung, daſs im Vergleiche zur Karstlinie die Isonzolinie weitaus länger sei, eine doppelte Bauzeit, bei $^1/_3$ höheren Kosten, fordere, und daſs die Vollendung eines 2335 m langen Tunnels durch die julischen Alpen allein 5 bis 6 Jahre in Anspruch genommen hätte.

Zwei Umstände waren es jedoch, welche die Ausführung der Karstlinie höchst bedenklich erscheinen lieſsen; a) der Mangel an Wasser, namentlich auf der Hochebene von Adelsberg, dann auf der Strecke zwischen Sessana und Triest; b) die heftigen Nordostwinde (Bora). Trotzdem erfolgte im Dezember 1849 die kaiserliche Genehmigung für diese Linie, wonach im darauffolgenden Frühjahr einerseits mit den Dammschüttungen im Laibacher Moor begonnen wurde, andererseits am 14. Mai in Triest, für dessen Bahnhofsanlage der Boden dem Meere geradezu abgerungen werden muſste, die feierliche Grundsteinlegung für den Bau der Bahn stattfand, wohl der bedeutendste Moment in der Geschichte der österreichischen Hafenstadt seit dem Auslaufen des ersten Dampfschiffes aus ihrer Rhede.

Das Laibacher Moor besteht aus einer mit Gras bewachsenen, etwa 2 m mächtigen Torfschichte, worunter aufgeweichter, zum gröſsten Teile aber halbflüssiger Thon in einer Mächtigkeit von 4 bis 16 m liegt; diesem folgt wieder Sand mit harten Thonschichten abwechselnd, und das Ganze ruht auf Felsen. Vorerst wurden zur Entwässerung zwei Hauptabzugsgräben hergestellt und dann mit den Steinwürfen — etwa 20 000 Kubik-Klaftern — begonnen und die Dammschüttung fortgesetzt. Im

Juni 1853 erfolgten jedoch grofse Einsenkungen, welche erst durch bis zum Jahre 1856 mit unentwegter Ausdauer fortgesetzte Anschüttungen nach und nach bewältigt werden konnten; der ganze 2362 m lange und etwa 4 m die Sumpfebene überragende Dammkörper erforderte nicht weniger als 100 000 Kubikklafter Steine und Erdmaterial. Dem Wassermangel auf dem Karst konnte nur durch die Anlage von Wasserleitungen, dem Ansturm der Winde durch steinerne Schutzwehren vorgebeugt werden. Die Linie Laibach-Adelsberg (62,5 km) wurde schon am 20. November 1856 von Ihren Majestäten gelegentlich einer Reise in das Lombardisch-Venetianische Königreich befahren, dagegen die ganze Strecke

Laibach-Triest (144 km) am 28. Juli 1857, und der hohen Bedeutung dieses Schienenweges entsprechend, mit besonderer Feierlichkeit eröffnet. Zwei um $4^1/_2$ bezw. 5 Uhr morgens in Laibach abgelassene Züge brachten die Festgäste um $10^1/_2$ Uhr vormittags nach Triest. Im Gefolge des Kaisers befanden sich vier Erzherzoge, die Minister des Innern, der Finanzen und des Handels, der oberste Chef der Polizeibehörde, sonstige hohe Würdenträger und Männer der Wissenschaft, der Industrie und des Handels; Preufsen war vertreten durch seinen Handelsminister, Sachsen durch den Finanzminister; Abgesandte erschienen vom Norddeutschen Lloyd, der sächsischen Elb-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, von zwei Hamburgischen Dampfschiff- und (aufser den österreichischen) von zehn deutschen Eisenbahngesellschaften.

Der Kaiser erwiderte auf die Anrede des Bürgermeisters von Triest: „Mit lebhafter Befriedigung lege Ich den Schlufsstein eines Werkes, das nach Überwindung der gröfsten Schwierigkeiten nunmehr vollendet und, wie Ich hoffe, mit Gottes Hilfe dazu bestimmt ist, die Wohlfahrt der Provinzen Meines Reiches und namentlich jene Meiner getreuesten Stadt Triest zu vermehren, auf die Ich den Segen des Allmächtigen herabrufe“, worauf die Schlufssteinlegung am Viadukte vollzogen wurde. Die Festlichkeiten dehnten sich auf zwei Tage aus. Um die Staatsbahnen mit Rücksicht auf die laufenden Reparaturen unabhängig zu machen, genehmigte das Handels-

Ministerium auf Antrag der Betriebsdirektion die Anlage einer eigenen Werkstätte, deren Bau am 14. Sept. 1856 begonnen, im Juni 1857 teilweise und im November gänzlich der Benutzung übergeben werden konnte.

Damit erscheint nun die Geschichte der südlichen Staatsbahnlinie abgeschlossen, und wir wenden uns der mit a. h. E. vom 19. Dez. 1841 als dritte Staatsbahn erklärten Linie:

Venedig-Mailand-Comersee zu. Nachdem dieselbe, wie bereits ausgeführt, an zwei Gesellschaften konzessioniert war, so mufste hier, um erworbene Rechte nicht zu verletzen, der Weg der Unterhandlungen betreten werden; die Verhältnisse lagen für die Staatsverwaltung sehr günstig.

Geldmangel und Mifshelligkeiten zwischen den deutschen und italienischen Aktionären liefsen eine günstige Entwicklung des in Stockung geratenen Unternehmens kaum mehr erwarten; die wiener Aktionäre, ohne Einflufs auf die Entschlüsse und Geschäftsgebarung der abwechselnd in Venedig oder Mailand tagenden Generalversammlungen, waren entschlossen, die Zukunft der Gesellschaft in die Hände des Staates zu legen, von dem sie eine gerechte Berücksichtigung aller Interessen hofften. Zu jener Zeit machte die in England mit einem Kapital von 3 Mill. £ zum Bau von Eisenbahnen in Österreich und Italien gegründete „Italian & Austrian Co.“ der lomb.-venet. Eisenbahngesellschaft das Anerbieten, sich mit einem Kapital von 25 Mill. österr. Lire an dem Unternehmen beteiligen zu wollen, wofür sie 25 000 Stück Aktien, die erst nach Eröffnung der ganzen Bahn veräufsert werden dürfen, entgegennimmt. Dieser Antrag wurde jedoch, mit Rücksicht auf die angedeuteten Pläne, abgelehnt.

Nach Überwindung vieler Schwierigkeiten und mit grofsen Kosten gelang es den wiener Interessenten, eine entsprechende Vertretung in der Leitung des Unternehmens und den Beschlufs der Generalversammlung durchzusetzen, dafs eine aus fünf Mitgliedern bestehende Kommission gewählt werde, die ermächtigt sei, mit der Staatsverwaltung betreffs des Weiterbaues der Bahn in Unterhandlungen zu treten. In der

Generalversammlung vom 24. Juli 1845 giebt die Direktion die Geneigtheit der Regierung, auf die Bitte der Gesellschaft einzugehen und in flüchtigen Umrissen auch die daran geknüpften Bedingungen bekannt, welche mit überwiegender Stimmenmehrheit angenommen werden. Am 19. Jan. 1846 ist die Kommission bereits in der Lage, folgenden Bericht zu veröffentlichen:

Se. Majestät geruhten, die in der Generalversammlung vom 24. Juli 1845 gestellte unterthänigste Bitte rücksichtlich des Ausbaues und Betriebes der lomb.-venet. Kaiser Ferdinandsbahn allergnädigst zu genehmigen und den Hofkammerpräsidenten mit den Verhandlungen zu beauftragen. Die Kommission beeilt sich daher, den Aktionären den Abschlufs der Verhandlungen[1]), welche mit a. h. E. vom 18. Januar 1846 bestätigt wurden, zur Kenntnis zu bringen.

---

[1]) Die hohe Staatsverwaltung übernimmt die Fortsetzung des Baues bis zur Vollendung der Bahn, die Beischaffung des gesamten Betriebsmaterials und die Organisation des Betriebes, auf Kosten der Gesellschaft.

Zu diesem Zwecke wird ein landesfürstlich technisch-administratives Bauinspektorat errichtet, das der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und im höheren Zuge dem k. k. Präsidium der allgemeinen Hofkammer untergeordnet ist. — — —

Sobald die Amtsthätigkeit des Bauinspektorats beginnt, sollen die bisherigen beiden Direktionssektionen aufhören, und alle ihnen zustehenden Rechte gehen teilweise auf das Bauinspektorat und teilweise auf den Ausschufs über.

Dieser „Ausschufs der allerhöchst privilegierten Lombardisch-Venetianischen Kaiser Ferdinands-Eisenbahngesellschaft“ wird vorläufig seinen Sitz in Venedig haben und aus fünf Mitgliedern bestehen, welche in der nächsten Generalversammlung gewählt werden sollen. —

Bis zur Wahl des Ausschusses wird die gegenwärtige Kommission dessen Verrichtungen übernehmen und ihre Amtsführung gleichzeitig mit dem landesfürstlichen Bauinspektorate beginnen. . . . .

Um den Ausbau zu beschleunigen, sollen die auf das vorläufig bestimmte Stammkapital von 50 Millionen österreichische Lire noch ausstehenden 40 % in folgenden Raten und Fristen einbezahlt werden und zwar Ende Januar 1846 — 6 %, Ende Juli 1846 — 10 %, Ende Januar 1847 — 12 %, Ende Juli 1847 — 12 %.

Alle verfallenen Aktien, ohne irgend eine Ausnahme, werden

Der Gesellschaft erübrigte nunmehr auf Grund der für dieselbe ausnehmend günstigen Bestimmungen des Vertrages

---

rehabilitiert und die Rehabilitierung aller Aktien, welche künftig verfallen werden, bleibt der hohen Staatsverwaltung vorbehalten.

Auf die von der Kommission gestellte Bitte, dafs der Bau der Bahn bis zum Jahre 1848 vollendet werde, erteilt die hohe Staatsverwaltung die Zusicherung, dafs, da die baldige Vollendung der Bahn auch in ihrer Absicht liege, sie auf diese Bitte möglichst Rücksicht nehmen und für die möglichste Beschleunigung des Baues Sorge tragen werde.

Vor dem Beginne der Wirksamkeit des landesfürstlichen Bauinspektorats und des Ausschusses soll eine vollständige Liquidation des gesellschaftlichen Vermögens und dessen Übergabe stattfinden. Es wird dann sofort genau erhoben werden, welche Summe über das vorläufig auf 50 Millionen österreichische Lire bestimmte Kapital noch erforderlich sein wird, um die Kosten zur Vollendung der ganzen Bahn und zur Anschaffung der Betriebsmittel vollständig zu decken. Wenn der Mehrbedarf ziffermäfsig festgestellt ist, wird die hohe Staatsverwaltung im Vereine mit dem Ausschusse in Überlegung nehmen und unter Beachtung der allerhöchsten Entschliefsung vom 22. Dezember 1842 die Entscheidung treffen, ob die nicht ausgebaute Strecke vom Staate mit seinen eigenen Mitteln erbaut, oder solche aus dem Staatsschatze der Gesellschaft vorschufsweise geleistet werden sollen.

Die Wirksamkeit des landesfürstlichen Bauinspektorats hat so lange zu dauern, bis der Bau der Eisenbahn von Venedig bis Mailand vollendet und der Betrieb derselben in der ganzen Ausdehnung der Linie vollständig organisiert sein wird. Alsdann wird die Bahn, insofern sie aus den Mitteln der Gesellschaft zu stande gebracht worden, mit allen Objekten und allen noch nicht übergebenen Betriebsmitteln der Gesellschaft überantwortet werden.

Die mit a. h. E. vom 22. Dezember 1842 gewährten Begünstigungen und namentlich jene, dafs die Gesellschaft nach den Erfahrungen innerhalb der beiden ersten Betriebsjahre nach Vollendung der ganzen Bahn sich entscheiden könne, ob sie

a) den aus Staatsmitteln erbauten Teil übernehmen, oder

b) den aus ihren Mitteln erbauten Teil ausschliefslich und allein behalten oder

c) diesen Teil samt ihrem ganzen Vermögen an die hohe Staatsverwaltung gegen Umwandlung des Aktienkapitals in 4 % Staatsobligationen abtreten wolle, bleiben in ihrem ganzen Umfange mit der alleinigen Abänderung in Kraft, dafs das von der hohen Staatsverwaltung für den Fall ad b) sich vorbehaltene Recht des Austausches zwar aufrecht erhalten, jedoch im Falle der Ausübung dieses Rechtes, der Tausch nicht

die Wahl eines „Ausschusses“ und zweier Zensoren aus demselben, welchen das Recht, in die Gebarung bei dem Bau und der Verwaltung Einsicht zu nehmen und der Gesellschaft Bericht zu erstatten, eingeräumt war.

Nun wurde der Bahnbau seitens der Staatsverwaltung energisch gefördert und am 13. Januar 1846 die Strecke Padua-Vicenza (30 km), (wo bereits am 7. Dezember des vorhergehenden Jahres die erste Probefahrt stattgefunden hatte) und gleichzeitig das Stück Lagunenbrücke-Venedig (4 km) eröffnet, so daſs also zwischen Venedig und Vicenza die Schienenverbindung hergestellt war; am 17. Februar 1846 wird noch die Linie Mailand-Treviglio (32 km) dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Mit a. h. E. vom 3. Juli 1847 wird angeordnet, daſs zur gröſstmöglichen Beschleunigung des Ausbaues der lomb.-venet. Eisenbahnen diejenigen Summen, welche für das Jahr 1848 zur Fortsetzung nötig werden, von seiten des Ärars der Gesellschaft mit 5% vorzuschieſsen sind. Die Wirren des Jahres 1848 treten jedoch hindernd dazwischen, und erst am 3. Juli 1849 kann die Linie Vicenza-Verona (Porta Vescovo), 48 km, eröffnet werden.

Im Oktober 1848 wird die Errichtung einer k. k. Oberbau-Direktion für das lomb.-venet. Königreich angeordnet und A. Negrelli mit der Leitung derselben betraut; die in Angriff genommene Zweigbahn Verona-Mantua (36 km) wurde am 8. April und Mestre-Treviso (21 km) am 15. August 1851

Meile für Meile stattfinden, sondern die Ausgleichung auf der Grundlage des für die eine und die andere Strecke aufgewendeten Kostenbetrages vorgenommen werden soll.

Die hohe Staatsverwaltung wird bestimmen, wann und wo die Generalversammlungen abgehalten werden sollen. — — Anträge, welche die Generalversammlungen zu stellen fänden, werden zwar, insoweit es thunlich ist, berücksichtigt werden, sollen jedoch der hohen Staatsverwaltung keine Verbindlichkeiten auferlegen. Es wird jedoch dem Ausschusse jederzeit freistehen, seine Wahrnehmungen, sie mögen was immer für Angelegenheiten der Bahn betreffen, zur Kenntnis des hohen k. k. Hofkammer-Präsidiums zu bringen.

eröffnet, womit die Bauführung des Staates auf Kosten der Gesellschaft endet.

In dem Abschnitt „Staatshilfe“ wurde erörtert, auf welche Art der Staat die Folgen der Handelskrise von 1847 und der politischen Vorgänge des nächsten Jahres hintanzuhalten oder wenigstens zu mildern bestrebt war; als nun die Unternehmungen nach dem Jahre 1848 neuerdings in, wie es schien, andauernde finanzielle Verlegenheiten gerieten, und die Gesellschaften nochmals an die Regierung um Hilfeleistung herantraten, da ging der Staat als der gröfste Aktionär und Mitinteressent, das ursprünglich gesteckte Ziel weit überschreitend, an die

Einlösung der Privatbahnen.

Diese erfolgte durch freie Übereinkommen und betraf der Zeit nach folgende Unternehmungen:

Ungarische Zentralbahn (später südöstliche Staatsbahn benannt); die Generalversammlung vom 7. Dezember 1849 beschlofs die Abtretung ihrer Linien an den Staat auf Grund der Zusage des k. k. Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten.

Die Staatsverwaltung, hiefs es, von der Absicht geleitet, dem Kronlande Ungarn die Vorteile eines für dessen Produktenabsatz und industrielle Entwicklung höchst wichtigen Schienenweges möglichst bald zuzuwenden, dem allfälligen Stocken oder dem gänzlichen Verfalle des Unternehmens mit allem Nachdrucke zu begegnen, doch weit entfernt, die mifsliche Lage der Aktiengesellschaft zum Vorteile des Staatsschatzes benützen zu wollen, erklärt sich bereit, die in Händen von Privaten befindlichen 32 000 Stück Aktien der ungarischen Zentralbahn im Nennwerte von 8 Mill. fl. CM. in 4% Staatsschuldverschreibungen, welche in Serien (zu je 1 Mill.) einzuteilen sind, von gleichem Nennwerte im Laufe von acht Jahren durch Verlosung bar einzulösen. Die Hypothekierung der Staatsschuldverschreibungen auf die Eisenbahn selbst hat nicht stattzufinden. . . . .

Die Staatsverwaltung übernimmt die von der Aktiengesellschaft mit der österreichischen Nationalbank kontrahierte

Schuld samt den aus derselben erwachsenen Interessenrückständen, sowie alle in dem Erhebungsoperate ersichtlich gemachten oder nachträglich entsprungenen und zu rechtfertigenden Passiven der Gesellschaft und die 4 % Zinsen für das Jahr 1849.

Sie tritt in alle Rechte und Verbindlichkeiten ein, welche durch von der Gesellschaft abgeschlossene Verträge über bereits vollendete oder noch im Zuge befindliche Bauten, Lieferungen oder sonstige Leistungen bedingt sind.

Ebenso gehen die Verträge mit Beamten und Dienern u. s. w. . . . mit allen Rechten und Verbindlichkeiten an die Staatsverwaltung über. . . .

Nach Kenntnisnahme dieses Regierungsbeschlusses erklärte die Generalversammlung mit Stimmeneinhelligkeit:

a) die ihr kundgegebenen Anträge des k. k. Ministeriums zur Ablösung der ungarischen Zentralbahn anzunehmen, demnach

b) einen definitiven Zessionsvertrag mit der Staatsverwaltung, durch welchen die Auflösung der Gesellschaft der ungarischen Zentralbahn vollzogen wird, abzuschliefsen und ein Exemplar dieses Vertrages bei dem k. k. niederösterreichischen Merkantil-Wechselgerichte seinerzeit zu hinterlegen;

c) sie bevollmächtigt ferner die gegenwärtigen vier Direktoren der ungarischen Zentralbahn, bis zur Übergabe an den Staat als unbeschränkte Vollmachtsträger der Aktionäre zu fungieren.

Der Vertrag wurde am 7. März 1850 unterzeichnet. Die bei der Übernahme der Bahn um die Einlösungssumme von 20 458 361 fl. CM. an den Staat abgetretenen Linien waren: Marchegg-Prefsburg (20 km) und Waitzen-Czegled-Szolnok (132,9 km).

Die **Krakau-Oberschlesische** Eisenbahn, von Krakau bis zur preufsischen Grenze, Slupun bei Myslowitz (östliche Staatsbahn), wurde von einer Aktiengesellschaft auf Grund einer von dem ehemaligen Freistaate Krakau (also vor dessen Einverleibung) erteilten Konzession erbaut, und nachdem am 6. September die erste preufsische Lokomotive in Krakau ein-

getroffen war, am 13. Oktober 1847, gleichzeitig mit der 1,8 km langen Strecke Szczakowa-russische Grenze feierlich eröffnet. Die Staatsverwaltung übernimmt zufolge des am 30. April unterzeichneten und mit a. h. E. vom 13. Mai 1850 genehmigten Vertrages die Linien (67 km) gegen die Einlösung der bis 1850 verausgabten oder zu verausgabenden Prioritätsaktien und gewährt dafür, dafs sie in sämtliche Vermögensrechte der Gesellschaft eintritt, 17 929 Stück mit 4 % verzinsliche Obligationen zu 100 Thalern pr. Cour., insoweit es sich aus den Büchern der Gesellschaft nachweisen läfst, dafs wirklich eine Summe von 1 792 900 Thalern, sowie der Betrag der Prioritätsaktien zu dem Bauunternehmen verwendet worden sind. Die Zinscoupons der Obligationen lauten auf 10 Jahre, die Obligationen selbst aber sollen durch Verlosung binnen 60 Jahren, von 1851 an, allmählich getilgt und ohne Abzug nach dem Nennwert in Breslau ausgezahlt werden; in den ersten 40 Jahren kommen Obligationen für eine Million zur Verlosung, in den letzten 20 Jahren der Rest bei Steigerung der jährlichen Anzahl; sie tragen in den ersten 40 Jahren 4 %, in den letzten 20 Jahren nur $3^1/_2$ % Zinsen. Der Einlösungspreis für die Aktien und die Prioritätsschuldverschreibungen belief sich zusammen auf 2,97 Mill. fl. CM.; mit Erlafs des H. Min. vom 21. November 1851 wird bekannt gemacht, dafs der Betrieb der Krakau-Oberschlesischen Privatbahn vom 1. Januar 1852 an in die Ärarial-Regie übernommen, dieser Bahn die Benennung „k. k. östliche Staatseisenbahn“ beigelegt und zu deren Leitung eine provisorische k. k. Betriebsdirektion mit dem Sitze in Krakau bestimmt wird.

Die **Mailand-Monza-Comer Eisenbahn** löste der Staat gemäfs des mit a. h. E. vom 7. März 1851 genehmigten, am 19. März unterzeichneten Vertrages für die Summe von 7,4 Mill. fl. CM. ein. Die ursprüngliche Ablösungssumme von 2,53 Mill. fl. erhöhte sich nach Einrechnung mehrerer Privatforderungen auf 2,641 Mill. fl., die durch Übergabe von 4 % binnen 9 Jahren am 2. Januar 1852 begonnenen jährlichen Verlosungen zur Tilgung gelangende Staatsschuldverschreibungen berichtigt wurde; die weitere Verpflichtung der Staatsverwal-

tung ging dahin, den Rest von 133 200 Stück der unter Garantie der gesellschaftlichen Verwaltung ausgestellten 144 000 Stück Rentenscheine à 14 fl. CM. mittelst einer durch 40 Jahre fortlaufenden jährlichen Rente von 84 000 fl. nach den bei der Emission festgesetzten Bedingungen einzulösen.

Die **lombard.-venet. Kaiser Ferdinands-Bahn** ging infolge des am 27. Mai 1852 allerhöchst genehmigten, am 9. Juni abgeschlossenen Vertrages um die Ablösungssumme von 17,6 Mill. fl. CM. (Linien Venedig-Verona und Treviglio-Mailand) in den Besitz des Staates über, welcher sich verpflichtete, für die noch in Privathänden befindlichen Aktien 4 % Staatsschuldverschreibungen im Betrage von 7 Mill. fl. zu erlegen, die in 7 Serien geteilt alljährlich zur Verlosung (mit 1. April 1853 beginnend) gelangen sollten.

Die beiden zuletzt angeführten Bahnen wurden später unter dem Namen „lombardisch-venetianische Staatsbahnen“ zusammengefaſst.

Die **Wien-Gloggnitzer Eisenbahn** (später in die südliche Staatsbahn einbezogen); schon mit Finanz-M.-E. vom 26. Januar 1852 wurde die Direktion der genannten Bahn eingeladen, „sobald als möglich Propositionen vorzulegen, unter welchen sie geneigt sei, die Bahn samt Zubehör an den Staat abzutreten“. Mit Generalversammlungs-Beschluſs vom 29. Januar 1852 wird die Direktion zu Unterhandlungen mit der Regierung ermächtigt, worauf die auſserordentliche Generalversammlung vom 6. Juli 1853 die Abtretung der Linie Wien-Gloggnitz nebst den Zweigbahnen Mödling-Laxenburg und Wiener Neustadt-Katzelsdorf (mit Ausschluſs der Wien-Brucker Bahn und der Maschinenfabrik) beschlieſst. Das am 4. August 1853 abgeschlossene und am 30. August allerhöchst genehmigte Übereinkommen[1]) setzte die Bedingungen fest.

[1]) Die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn nebst den Seitenflügeln nach Laxenburg und Katzelsdorf, sowie mit allem Zugehör, sämtlichen Gebäuden, Grundstücken, Fundus instructus (einschlieſslich des Fahr-Fundus instructus der Ödenburger Bahn) und Gerechtsamen, wird nach dem Stande vom 1. Juni d. J. in das unbeschränkte Eigentum der hohen Staatsverwaltung abgetreten.

Für die im Privatbesitz befindlichen 13 219 Aktien zahlte der Staat etwa 8,9 Mill. fl. CM. in 5 % Staatsschuldverschreibungen, von denen in den ersten vier Jahren je 2 Mill., der

---

Die k. k. Staatsverwaltung bezahlt dagegen für die im Privatbesitze befindlichen (d. h. nicht dem Ärar selbst eigentümlichen) Aktien 135 Prozent, also für jede Aktie pro 500 fl. den Betrag von 675 fl.; in 5 % verlosbaren Staatsobligationen al pari gerechnet. Die Verlosung der zu erfolgenden 5 % Obligationen hat am 1. Oktober 1854 zu beginnen, . . . dafs jährlich bis zur gänzlichen Tilgung eine Summe von 2 Millionen verlost werde.

Die hohe Staatsverwaltung übernimmt die fundierte Schuld der Wien-Gloggnitzer Eisenbahnunternehmung im Betrage von 1 500 000 fl. und 1 250 000 fl. Bezüglich der gesamten schwebenden Schuld wurde ausgemittelt, dafs dieselbe ihre Bedeckung in den Materialvorräten und Aktiven der Unternehmung findet, daher zur Ersparung aller weitwendigen postenweisen Verrechnung beschlossen, dafs die Bezahlung der schwebenden Schuld von der Gesellschaft selbst zu besorgen sei, wogegen ihr nicht nur die Materialvorräte in der Maschinenfabrik und auf der Brucker Bahn, der ganze Reservefond und die aus dem Pachtbetriebe der südlichen Staatseisenbahn resultierende (dem Ärar sonst zu bezahlen gewesene) Vergütungssumme von 400 000 fl. zu verbleiben haben, sondern auch noch von der hohen Staatsverwaltung eine Aversionalsumme von 200 000 fl. dafür an die Gesellschaft zu entrichten sein wird, dafs die Material- und Salzvorräte auf der Gloggnitzer und Ödenburger Bahn mit dem Betrage per 629 880 fl. 27 kr. ohne weiteres Entgelt in das Eigentum des hohen Ärars übergehen.

Was die bei der einzulösenden Bahn angestellten Beamten und Diener anbelangt, so wird die hohe Staatsverwaltung dieselben vor der Hand in der zeitlichen Verwendung belassen und entweder in den Staatsdienst aufnehmen, oder mittelst dreimonatlicher Kündigung das Dienstverhältnis lösen. . . . .

Die hohe Staatsverwaltung überläfst den Betrieb und die Betriebseinnahme auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn noch bis zum letzten September 1853 dem Aktienvereine; dabei versteht es sich aber von selbst, dafs während dieser Zeitperiode von der Gesellschaft auch alle Betriebsauslagen berichtigt und überhaupt alle diesfälligen Passivrechnungen ausgeglichen werden müssen. Am 1. Oktober d. J. ist der Betrieb auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn der hohen Staatsverwaltung nach dem erhobenen Zustande vom 1. Juni d. J. zu übergeben, von welchem Tage sodann auch die Verzinsung der Obligationen zu beginnen hat. Alle bis zur Zeit der Übergabe aus was immer für einem Grunde eingetretenen Verschlimmerungen, Beschädigungen oder Abgänge müfsten von der Gesellschaft der hohen Staatsverwaltung besonders vergütet werden.

Rest von 922 825 fl. im fünften verlost wurden; hierzu kamen noch jene zwei 5 % Anleihen aus den Jahren 1845 und 1849 im Gesamtbetrage von 2,75 Mill. fl. in Prioritätsaktien; die ersteren waren binnen 40 Jahren vom 2. Januar 1855, die letzteren binnen 35 Jahren vom 2. Januar 1862 angefangen, einzulösen.

Die Gesamteinlösungssumme betrug 18,13 Mill. fl. CM.; die Übernahme fand am 1. Oktober 1853 statt. So war nun der Staat in den Besitz der ganzen Linie von Wien bis Triest gelangt und damit der a. h. E. vom 19. Dezember 1841 entsprochen.

Mit dem Abschlufs des Übereinkommens (4. August 1853) erhielt die Bahngesellschaft gleichzeitig die von der Generalversammlung am 29. Januar 1852 erbetene Baukonzessions-Zusicherung für die Fortsetzung der Brucker Linie nach Raab und Neu-Szöny, worauf sie abermals den Firmanamen in „Wien-Raaber-Eisenbahngesellschaft“ abändert; im August 1854 wurden die Bauarbeiten aufgenommen, und es konnte die Strecke Bruck-Raab (78 km) am 24. Dezember 1855, Raab-Neu-Szöny (38 km) am 11. August 1856 eröffnet werden.

Die **Ödenburger Eisenbahn** (in die südliche Staatsbahn einbezogen) besteht aus der Strecke Ödenburg-Katzelsdorf zum Anschlufs an die Teilstrecke der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn Neustadt-Katzelsdorf; sie ging laut Vertrag vom 31. Juli 1854, am 26. August allerhöchst genehmigt, in den Besitz des Staates für eine Ablösungssumme von 2 Mill. fl. CM. über.

Fast alle österreichischen Eisenbahnen, sowie die mit denselben verbundenen Rechte und Verpflichtungen (mit Ausnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Wien-Raaber-Bahn und der Pferdebahnen) befanden sich also im Jahre 1854 im Besitze des Staates.

Zur Zeit des Baues von Staatsbahnen erkannte man die Notwendigkeit der Erlassung verschiedener Verordnungen, um die Erreichung des Zieles zu erleichtern. Während vor Erlassung der Direktiven die Anlage einer Bahn den für öffentliche Strafsen bestehenden Gesetzen unterworfen war,



stellten die Direktiven für gemeinnützig anerkannte Eisenbahnunternehmungen das Recht der Expropriation in Gemäſsheit des § 365 A. B. Ges. B. in Aussicht; es erfolgten aber mit dem Hofpräsidialdekret vom 6. September 1842 ausführliche Instruktionen „über das bei Grundeinlösungen für Staatsbahnen zu beobachtende Verfahren“; (eine spätere Ministerialverordnung vom 8. Dezember 1855 betrifft die Grundeinlösung in Tirol und Vorarlberg).

Das Jahr 1848 war selbstverständlich von groſsem Einfluſs auf das Eisenbahnwesen. Nachdem die a. h. E. vom 17. März 1848 die Bildung eines verantwortlichen Ministeriums anordnete, wurden die bestandenen k. k. Hofbehörden und mit diesen die k. k. Generaldirektion für die Staatseisenbahnen aufgelöst, deren Geschäfte laut Ministerialverordnung vom 15. April 1849 an das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten (Sektion für Staatseisenbahnbau und Betrieb) übergingen; auf Grund der a. h. E. vom 13. Oktober d. Jahr. wird das Ministerium in drei Sektionen gegliedert, deren zweite für Kommunikationen, den Eisenbahnbau- und Betrieb, das bisher dem Finanzministerium zugeteilte Post-, sowie das Telegraphenwesen umfaſste. Was die Dienstes-Einteilung betrifft, so ist bereits erörtert worden, in welcher Art die Führung des Baues der Staatsbahnen organisiert war, desgleichen auch unter welchen Bedingungen der Betrieb auf den von der Staatsverwaltung ausgeführten nördlichen und südlichen Linien pachtweise den Nachbarbahnen überlassen wurde; hierfür war damals hauptsächlich die Erwägung entscheidend, daſs die Neuheit des Gegenstandes, der Mangel an fachkundigen Angestellten, endlich die fast ausschlieſslich auf den Eisenbahnbau zu beschränkende Thätigkeit der Staatsverwaltung eine solche Maſsregel nicht nur gerechtfertigt, sondern geradezu geboten erscheinen lasse.

Die beiden Pachtverträge wurden aber sowohl von der öffentlichen Meinung als auch in Fachkreisen höchst abfällig beurteilt; man fand, daſs die Vergütung an die Bahngesellschaften weitaus höher als ihre Selbstkosten, ja überhaupt auſser jedem Verhältnis zur Leistung steht, worin an und für

sich schon die wesentliche Ursache des geringen Ertrages der Staatsbahnen liege, dafs deren Rentabilität nur dann gesichert sei, wenn der Staat den Betrieb in eigener Regie führe. Es wurde hierbei übersehen, dafs die Personen- und Frachtansätze auf den Staatsbahnen um etwa 30 % niederer waren, als auf den Privatbahnen, was immerhin einem beträchtlichen Ausfall gleichkam.

Nachdem schon früher die Nordbahn ihre Bereitwilligkeit erklärt hatte, vom Vertrage allsogleich, noch vor Ablauf der bedungenen Pachtzeit abzulassen, andererseits die Einführung des

Staatsbetriebes mit a. h. E. vom 8. Dezember 1849 genehmigt worden war, so löste die Staatsverwaltung in Berücksichtigung höherer Staatsinteressen und der nicht sehr günstigen Pachtergebnisse am 30. April den Betriebsvertrag mit der Nordbahn, wenige Monate vor Ablauf desselben, wonach der Staat vom 1. Mai 1850 ab die Betriebsführung übernahm, und erneuerte desgleichen den Betriebsvertrag mit der Wien-Gloggnitzer nach dessen Ablauf (1. Juni 1851) nicht mehr, so dafs die Betriebsführung auch auf der südlichen Linie der Staatsverwaltung ab 2. Juni zufiel, wobei jedoch die Beförderung von Personen und Gütern über den Semmering wie bisher auf Grund des bestehenden Tarifs noch weiter von der Direktion der Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft besorgt wurde.

Während der Pachtdauer von 4 Jahren 8 Monaten betrugen auf der nördlichen Staatsbahn die Gesamteinnahmen 5 478 Mill. fl. CM., die Auslagen, welche für die Betriebsleistung in Anspruch genommen wurden, 5,241 Mill. fl. CM., also 95,6 % der Einnahmen, so dafs der Staatskasse nur 0,237 Mill. fl. CM. oder jährlich im Durchschnitt etwa 50 960 fl. zuflossen, wobei noch die von der Gesellschaft beanspruchte Pachtguthabung in der Höhe von 56 446 fl. in Betracht zu ziehen wäre.

Auf der südlichen Staatsbahn ergab der Pachtbetrieb während 6 Jahren 7 Monaten und 10 Tagen eine Gesamteinnahme von 9,233 Mill. fl. CM., wovon die Pachtauslagen

7,379 Mill. fl. CM. in Abzug zu bringen sind, so daſs ein Ertrag von nur 1,854 Mill. fl. CM. oder jährlich im Durchschnitt 280 454 fl. für die Staatskassen erübrigte. Von der Staatsverwaltung wurde aber noch für Beischaffung von Oberbaumaterial, Reparaturbauten und Kontrolle eine Summe von 560 000 fl. verausgabt, welche zu den Pachtauslagen hinzugerechnet, gegenüber den Einnahmen 85,2 % beträgt. Viel günstiger gestalten sich die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen, nachdem der Betrieb in eigener Regie geführt wurde.

Den seinerzeit nach Prag und Graz behufs Übernahme der Leitung des Betriebes gesendeten Regierungsorganen wurde bezüglich der Geschäftsdurchführung vollständig freie Hand gelassen; alles Streben war auf die Vereinfachung der Geschäftsgebarung gerichtet, während die Kontrolle sich auf eine meritorische Prüfung beschränkte.

Nachdem die Organisierung der Betriebsdirektionen auf den k. k. Staatsbahnen unter dem 14. Mai 1851 allerhöchst genehmigt war, verordnete das Ministerium mit 17. Mai, daſs die in Prag zufolge Ministerial-Erlaſs vom 24. April 1850 provisorisch für die nördliche und in Pest für die südöstliche Linie errichtete Betriebsdirektion nunmehr definitiv bestellt, und da mit 2. Juni 1851 der bisher verpachtete Betrieb der südlichen Staatseisenbahnen in die eigene Verwaltung des Staates übergeht, für diese Bahn eine Betriebsdirektion mit dem Sitze in Graz neu errichtet werde. Für die Krakau-Oberschlesische, sowie für die Staatsbahnen im lombardisch-venetianischen Königreiche sollten die entsprechenden Bestimmungen später erfolgen (das geschah für die erstere durch H. M. Erlaſs vom 21. November 1851 [s. S. 136]; für die letztere mit H. M. Erlaſs vom 5. November 1852 auf Grund der a. h. E. vom 21. Oktober, womit die Errichtung einer Eisenbahnbetriebsdirektion in Verona kundgemacht wird, welche die bisher von der lombardisch-venetianischen Oberbaudirektion besorgten Betriebsgeschäfte zu übernehmen hat. Mit Ministerial-Erlaſs vom 10. Januar 1853 wird kundgegeben, daſs die a. h. E. vom 5. Dezember 1852 die Errichtung einer Direktion für

Eisenbahnbauten im lombardisch-venetianischen Königreiche mit dem Sitze in Verona, dann die Aufhebung der gegenwärtigen Oberbaudirektion in Verona und die Überweisung der von dieser besorgten Geschäfte in Strafsen-, Wasser- und Hochbauten an die Baudirektionen zu Mailand und Venedig anordnet). Zufolge Ministerial-Erlafs vom 17. Mai 1851 solle grundsätzlich bei der Organisierung der Betriebsdirektionen weder der Technik noch der Administration ein Vorrang eingeräumt, sondern dahin gestrebt werden, beide Zweige in der Geschäftsleitung gleichmäfsig zu vertreten. Der Betriebsdirektor soll demnach sowohl ein administrativer als ein technischer Beamter sein können, je nachdem in der einen oder anderen Persönlichkeit sich die für diesen wichtigen Posten erforderlichen Eigenschaften in höherem Mafse vereinigen. Es wird jedoch festgestellt, dafs der zweite Vorstand und Stellvertreter des Direktors stets dem anderen Zweige angehören und daher, wenn der Direktor ein Techniker ist, dessen Stellvertreter ein administrativer Beamter und umgekehrt, wenn der Direktor der Administration angehört, der zweite Vorstand ein Techniker sein müsse.

Diese beiden Oberbeamten bilden zusammen den Vorstand der Direktion. Das Recht der Autorisierung und Ausfertigung der Geschäftsstücke kommt dem Direktor zu; die an die Oberbehörde zu erstattenden Berichte und Anträge sind jedoch von beiden zu unterfertigen. In Gegenständen, welche beide Geschäftszweige berühren, haben dieselben das Einvernehmen zu pflegen; bei obwaltender Meinungsverschiedenheit hat die Verfügung des Direktors zwar in Wirksamkeit zu treten, es bleibt dem zweiten Vorstande jedoch vorbehalten, die Vorlage des Gegenstandes an die Generaldirektion für Kommunikationen und nach Umständen an das Ministerium des Handels, der Gewerbe und öffentlichen Bauten mit Beifügung seiner motivierten Ansicht zu verlangen . . . .

— — — — — — — — — — — — — —

Zugleich haben Se. Majestät genehmigt, dafs der Generaldirektion für Kommunikationen (Abteilung für Eisenbahnbetrieb) ein Organ in der Eigenschaft eines Oberinspektors an die Seite

gestellt werde, welches die Generaldirektion in der Leitung des Geschäftes der Materialgebarung und in der Kontrolle über die gesamte Materialverwaltung auf den Reichsbahnen zu unterstützen hat.

Mit H. M. Erlafs vom 15. Dezember 1851 (a. h. E. vom 21. November) wird die bisher bestandene Generaldirektion für Kommunikationen abermals reorganisiert, indem an deren Stelle eine Generaldirektion der Kommunikationen eingesetzt wird, die zugleich als erste Sektion des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentlichen Bauten einen selbständigen, aber integrierenden Teil desselben zu bilden und mit 1. Januar 1852 in Wirksamkeit zu treten habe. Mit H. M. Erlafs vom 11. September 1852 (a. h. E. vom 12. Mai) wird nun auch die Zentralleitung des Bauwesens reorganisiert, die bisher bestandene Generalbaudirektion aufgehoben, die Leitung der Eisenbahnbauten von den anderen Bauangelegenheiten getrennt und einer eigenen Behörde untei dem Titel „Zentraldirektion für Eisenbahnbauten“ zugewiesen; ihr Geschäftskreis erstreckt sich auf den ganzen Umfang des Kaiserstaates mit Ausnahme des lombardisch-venetianischen Königreichs. Die Geschäfte der Generalbaudirektion in Betreff der Strafsen-, Wasser- und Hochbauten gehen an das k. k. Handelsministerium über.

Der ursprünglich (aber jetzt nicht mehr) einfache Geschäftsgang hatte also nur kurzen Bestand, und dieser Wechsel brachte selbstverständlich nachteilige Folgen für die Staatsbahnen. Dadurch, dafs jede Direktion nebst dem technischen noch einen administrativen Vorstand erhielt, welch letzterer aus anderen Staatsämtern (gewöhnlich von der Finanz- oder Postbehörde) herübergenommen wurde, trat eine Vorrückung der höheren Beamten ein, während untergeordnete sogar disponibel wurden. Die unerläfsliche Einheit war vernichtet, der Bureaukratismus in seiner vollen Blüte, und es sank die eigentliche Betriebsleitung zum Schreibgeschäfte herab; der schriftliche Verkehr mit dem Ministerium kam in Schwung, und der Geschäftsgang zwischen den Abteilungen für Bau und Betrieb gestaltete sich, da Vorschläge stets an beide erstattet werden mufsten, äufserst

schwerfällig. Dazu kam noch, dafs die bereits 1852 beschlossene Zentralisierung der Rechnungszensur mit 1. Januar 1853 ins Leben trat; man übertrug die Materialgebarung bei den ärarischen Postwagen auf den Eisenbahnbetrieb und überantwortete die Kontrolle der vorgelegten Rechnungen den Zentralbehörden. Äufserst kleinliche „provisorische Vorschriften für die Evidenzhaltung der Inventarial- und Verbrauchsgegenstände des Staatseisenbahnbetriebs und des damit zusammenhängenden Aufwandes an Arbeitskräften", wonach beispielsweise jede Werkstätte unmittelbar der Direktion jener Staatsbahn, in deren Bezirk sie lag, unterstand, komplizierte die Sache; jede Leistung mufste durch eine von der vorgesetzten Direktion, oder über „höheren Auftrag" erflossene Anordnung, oder durch eine „Aufforderung" begründet sein. Der Kontrolle oblag es, alle Nachweisungen der Werkstätten und Materialdepots im Detail zu prüfen, was natürlich ein Heer von Beamten erforderte. Eine Verordnung folgte der anderen, frühere wurden zurückgezogen oder geändert.

Die Kontrolle wurde zum Polizeisystem, und der gänzliche Mangel an einem Wirkungskreise erstickte allen Geist der Verwaltung; kein Vorgesetzter konnte seinen Untergebenen beloben oder verweisen; Lohnerhöhungen oder Fahrtermäfsigungen mufsten von der Direktion ausgehen und das nur unter Kontrolle der ihr koordinierten Rechnungsabteilung; die Erledigung der geringfügigsten Angelegenheiten bedurfte Wochen und Monate; bei Tariffragen ereignete es sich häufig, dafs während des Instanzenzuges das Gut längst anderwärts per Achse verführt war.

Die Behauptung, dafs der staunenswert rasche Fortschritt beim Staatsbahnbau nur der zielbewufsten einfachen Geschäftsführung zu danken ist, erscheint ebenso gerechtfertigt, als die Annahme, dafs der geringe Erfolg beim Betriebe weitaus mehr der bureaukratischen Maschinerie, als den wirklichen Ergebnissen zuzuschreiben ist.

Mit a. h. E. vom 10. Oktober 1853 wird nun auch die Auflösung der Generaldirektion für Kommunikationen angeordnet, und das Staatsbahnsystem geht seinem Ende entgegen.

Während die Staatsverwaltung überall sonst den Betrieb in eigene Regie übernahm, machte sie bezüglich der südöstlichen Linie, der ehemaligen ungarischen Zentralbahn, eine Ausnahme; nachdem diese Eisenbahn in den Besitz des Staates übergegangen war, glaubte die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn aller Verpflichtungen des mit der Direktion der ungarischen Zentralbahn am 25. November 1847 abgeschlossenen Pachtvertrages enthoben zu sein und weigerte sich, den Betrieb auf der Strecke Marchegg-Prefsburg weiter zu führen.

Das bildete bekanntlich ebenfalls einen der Differenzpunkte zwischen der Staatsverwaltung und der Nordbahn, welcher erst mit dem wiederholt genannten Übereinkommen vom 25. April 1853 ausgeglichen wurde; es verpflichtete sich hiernach die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, den Betrieb auf dieser Strecke so lange zu besorgen, bis es der Staatsverwaltung ermöglicht ist, ihn selbst zu führen, wobei jedoch eine fünfjährige Frist vom Ausfertigungstage dieses Übereinkommens als längster Termin ausdrücklich festgestellt wurde.

An Vergütung erhielt die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zugesprochen und zwar vom 31. Mai 1851 ab per Meile:

		fl.	kr.
a)	für einen Personen-, gemischten oder Lastzug	13 fl.	— kr.
b)	für eine Hilfsmaschine	6 „	30 „
c)	für eine Schneepflugfahrt	7 „	— „
d)	für einen Materialzug	8 „	— „

Für das in Prefsburg besorgte Betriebsgeschäft für die Linie Prefsburg-Pest werden bestimmte Vergütungen entrichtet.

Im Besitz ausgedehnter, jedoch unzusammenhängender Linien war die erste Sorge der Staatsverwaltung der

Ausbau der eingelösten Bahnen,

welcher mit thunlichster Beschleunigung durchgeführt wurde.

Die Staatsverwaltung ordnete 1852 den Ausbau der Linien von Verona nach Westen und Osten an; die Verbindungsbahn Verona-Porta Nuova bis Porta Vescovo (3 km) konnte am 14. Dezember 1852, die Strecke Verona-Brescia-Coccaglio (85 km) am 22. April 1854, Treviso nordöstlich bis Pordenone (57 km) am 30. April 1855, Pordenone-Casarsa (15 km) am 15. Oktober 1855 eröffnet werden.

Anfang 1856 bestehen die lombardisch-venetianischen Eisenbahnen aus zwei Gruppen, und zwar der östlichen (332,6 km), deren Stützpunkt Venedig ist, gebildet durch die grofse Schienenstrafse über die Lagunen bis Mestre, von hier nordöstlich über Treviso, Conegliano und Pordenone nach Casarsa; dann von Mestre westlich über Padua, Vicenca, Verona, Peschiera und Brescia nach Coccaglio, wozu noch die Zweigbahn Verona-Mantua zu rechnen ist.

Die westliche Gruppe (77,0 km) hat Mailand zum Ausgangspunkt und führt in nördlicher Richtung über Monza nach Camerlata bei Como; in östlicher Richtung nach Treviglio; die Länge aller im Betriebe stehenden Linien betrug sonach 407 km.

Anschliefsend an die östliche Gruppe wurde im Jahre 1847 ein Entwurf sehr lebhaft erörtert, welcher eine Eisenbahnverbindung zwischen Verona, über Trient, Bozen, Brixen, Innsbruck und Kufstein, und der österreichisch-bayrischen Westbahn bei Rosenheim, die

Tiroler Bahn, zum Gegenstande hatte, nachdem sich schon früher nicht nur englisches Kapital, sondern sogar die englische Regierung um das Zustandekommen einer Linie von Triest nach Bayern interessierte. Schon im Mai 1845 sucht ein Venetianer Bankhaus im Verein mit englischen Kapitalisten um die a. h. G. für die Anlage einer Bahn von Verona über Trient, Bozen, Meran und Landeck nach Bregenz nach, welche jedoch nicht erfolgte. 1846 erscheint ein englischer Unterhändler in Wien, um eine Eisenbahnverbindung auf dem kürzesten Landwege zwischen dem adriatischen Meere (Hafen Duino) und der Nordsee durch Deutschland zu betreiben; die Frage der Tracenführung blieb noch eine offene, weil die Verbindung mit Benutzung der im Bau begriffenen Eisenbahn durch Krain und Steiermark über Salzburg, oder durch Tirol bewerkstelligt werden konnte.

Infolge der neuerlichen Anwesenheit eines bayrischen Bevollmächtigten im selben Jahre sah sich die Generaldirektion der Staatsbahnen veranlafst, die Ermittlung einer Trace zur Verbindung der Wien-Triester Linie mit der bayrischen Staatsbahn an der Grenze von Salzburg anzuordnen.

Im Jahre 1847 wird das oben erwähnte Projekt, Verona-Kufstein, in ernstliche Erwägung gezogen, und im nächsten Jahre beschliefst die Staatsverwaltung, diese Linie, Brennerbahn, in das Staatsbahnnetz einzubeziehen.

Die hierauf folgenden politischen Ereignisse verzögerten jedoch die Inangriffnahme des Baues, so dafs der Innsbrucker Bürgerausschufs in einer am 3. September 1849 stattgehabten Sitzung unter Betonung der unbedingten Notwendigkeit einer Eisenbahnverbindung von Innsbruck nach Kufstein beschliefst, dem k. k. Handelsministerium die Bitte um Bewilligung dieser Bahn an Private in einer Denkschrift zu unterbreiten, falls der Staat zu deren Ausführung nicht geneigt sein sollte. Für die Fortsetzung der Bahn nach Bozen und Verona wären die Städte Südtirols, Verona und Venedig zu gewinnen, welche ihr Anliegen durch eine Deputation dem Feldmarschall Radetzky vorzutragen und ihn um seine mächtige Unterstützung des Unternehmens zu bitten hätten.

Im Oktober 1849 finden bereits zwischen der österreichischen und bayrischen Regierung Unterhandlungen statt, wonach letztere sich zum Bau einer Eisenbahn von München nach Salzburg, erstere zu deren Fortsetzung bis Linz verpflichtet; eine weitere Bedingung war die Ausführung einer Zweigbahn von Rosenheim nach Kufstein, welche die österreichische Staatsverwaltung bis Innsbruck fortsetzt.

Demgemäfs lautete auch der auf die Eingabe der Innsbrucker Bürger erflossene Bescheid dahin, dafs bereits Verhandlungen wegen einer Eisenbahn Innsbruck-Kufstein im Zuge seien, und dafs die Ausführung dieser Strecke auf Staatskosten geschehe, sobald Bayern seinerseits den Weiterbau in Angriff nimmt; weiter sei auch bereits ein Regierungsorgan angewiesen, eine Ausästung der lombardisch-venetianischen Bahnen von Verona durch Südtirol nach Bozen in Erwägung zu ziehen und Studien zu machen.

Die Unterhandlungen der beiden Regierungen fanden ihren Abschlufs durch den österreichisch-bayrischen Staatsvertrag vom 21. Juni 1851, wonach sich die k. bayrische Regierung verpflichtet, eine Eisenbahn von München über Rosen-

heim an die österreichische Grenze bei Salzburg und von Rosenheim an die österreichische Grenze bei Kufstein herstellen zu lassen. Die k. k. österreichische Regierung verpflichtet sich dagegen, in unmittelbarem Anschlusse eine Bahn von der Grenze bei Salzburg bis in die österreichische Hauptbahn bei Bruck a. M. und von der Grenze bei Kufstein bis Innsbruck herzustellen; ferner die lombardisch-venetianische Eisenbahn von Verona nach Bozen fortzuführen und bis zum Schlusse des Jahres 1858 zu vollenden, mit der Erklärung, die eingeleiteten Vorarbeiten zu der beabsichtigten Verbindung der Punkte Bozen und Innsbruck fortzusetzen. Der unmittelbare Anschlufs beider Bahnabteilungen soll an der Grenze bei Salzburg zu Klesheim, an der tirolischen Grenze aber auf dem linken Innufer in der Nähe von Kiefersfelden stattfinden. Die k. bayrische Regierung verpflichtet sich, die Arbeiten dergestalt zu fördern, dafs die Bahnlinien zwischen München und der österreichischen Grenze bei Salzburg, dann zwischen Rosenheim und der österreichischen Grenze bei Kufstein bis 1. März 1856, die k. k. österreichische Regierung dagegen, dafs die Bahnlinien an der Grenze bei Klesheim und Salzburg, dann zwischen der Grenze bei Kufstein und Innsbruck zu gleicher Zeit, jene aber zwischen Salzburg und Bruck a. M. bis 1. März 1858 vollendet sind. Auf der Linie Rosenheim-Innsbruck wird der Bahnhof zu Kufstein als gemeinsame Wechselstation bestimmt; die k. k. österreichische Regierung überläfst der k. bayrischen Regierung die Benutzung der Bahnstrecke von Kufstein bis zur Landesgrenze bei Kiefersfelden.

Zum Zwecke der Beseitigung der grofsen Schwierigkeiten, welche sich der Ausführung dieses Vertrages entgegenstellen, wird in dem am 21. April 1856 abgeschlossenen österreichisch-bayrischen Staatsvertrage von dem Bau der Linie Salzburg-Bruck a. M. gänzlich abgesehen und der Vollendungstermin für die Bahnlinie von Innsbruck bis zur bayrischen Grenze bei Kiefersfelden, sowie jene von Verona nach Bozen mit 1. Oktober 1858 festgesetzt.

Im Jahre 1856 wurde der Bau der durch den Brenner getrennten nord- und südtiroler Bahnlinien von der

Staatsverwaltung in Angriff genommen, von ihr zwar noch größtenteils ausgeführt, aber nicht mehr vollendet; die Eröffnung der Strecke Innsbruck-Kufstein erfolgte erst am 24. November 1858, Trient-Ala-Verona am 23. März und Bozen-Trient am 16. Mai 1859.

Galizische Eisenbahnen. Am 27. Februar 1845 erfloſs die a. h. G. für die Anlage einer Staatseisenbahn von Bochnia nach Lemberg nebst zwei Ausästungen von Lemberg zur russischen Grenze bei Brody und an die moldauische Grenze bei Czernowitz; einen Monat später verordnet ein kaiserliches Handschreiben die Ausführung der beschlossenen Bahn in kürzester Frist, und im Juni 1846 liegt bereits der Entwurf für das ganze etwa 600 km umfassende Netz vor. Die politischen Ereignisse verzögern die Inangriffnahme des Baues, und der Handelsminister erklärte erst am Schlusse der im März 1851 abgehaltenen Handelskonferenz, daſs der Bau der Linien wahrscheinlich vorerst zwischen Bochnia und Tarnow aber noch im Laufe dieses Jahres beginnen werde, und, nachdem die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ihre Linie nach Bochnia bis zum 4. März 1856 zu vollenden verpflichtet sei, im Laufe des Jahres 1856 ein ununterbrochener Schienenweg von Wien bis Lemberg hergestellt sei.

Bekanntlich überreichte jedoch die Nordbahn, durch schwierige finanzielle Verhältnisse genötigt, bei der Staatsverwaltung ein (mit a. h. E. vom 20. März 1853 auch genehmigtes) Gesuch um die Enthebung von dem Weiterbau ihrer Linien bis Bochnia (s. S. 50).

Die Staatsverwaltung traf nunmehr alle Vorkehrungen für den Bau der Linie Krakau-Bochnia und Bochnia-Tarnow-Dembica, und im Jahre 1854 sind die Arbeiten in vollem Zuge; auf der erstgenannten stand eine Militär-Arbeiterbrigade von 6000 Mann in Verwendung.

Die Strecke Krakau-Dembica (110,8 km) wurde am 20. Februar 1856, Trzebinia-Oswiecim (25,3 km) am 1. März 1856 und zwar gleichzeitig mit der Nordbahnlinie Dieditz-Oswiecim eröffnet, wodurch der direkte Anschluſs der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn mit der östlichen Staatsbahn erreicht war.

Mit der am 26. Januar 1857 erfolgten Eröffnung der 5,3 km langen Flügelbahn Bierzanow-Wieliczka und den nicht mehr vollendeten Unterbauarbeiten auf der Strecke Dembica-Rzezow findet die Thätigkeit des Staatsbaues in Galizien ihren Abschlufs.

Der Mangel einer Schienenverbindung zwischen den Linien der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn machte sich frühzeitig fühlbar.

Die erste Anregung zum Bau einer

Wiener Verbindungsbahn ging von der Leitung des k. k. Hauptzollamtes aus, welche die Herstellung derselben als ein „unabweisliches Bedürfnis“ bezeichnete. Die Regierung sah sich auch veranlafst, im Jahre 1845 mit den genannten Gesellschaften Verhandlungen einzuleiten, welche eine Schienenverbindung ihrer beiden 2318 Klafter = 4,6 km von einander entfernt und in einem gegenseitigen Höhenunterschiede von 40,3 m liegenden Bahnhöfe zum Zwecke hatten.

Nachdem diese Unterhandlungen erfolglos geblieben, hingegen die Notwendigkeit einer Verbindung der beiden gröfsten Schienenwege Österreichs immer dringender wurde, erfolgte nach Abweisung eines diesbezüglichen Gesuchs der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn am 12. Dezember 1846 die a. h. E., welche diese Linie — deren Trace das auf dem Glacis im Osten der Stadt liegende Hauptzollamt berühren solle, wo ein Zentralbahnhof zu errichten sei, und den Donaukanal mittelst der im Bau begriffenen Franzenskettenbrücke zu übersetzen habe — als Staatsbahn erklärt; die Bahn sei vorläufig nur für den Warentransport bestimmt und für Pferdebetrieb einzurichten. Der Bau wurde der k. k. Generaldirektion für Staatseisenbahnen übertragen und sollte noch im Jahre 1848 begonnen werden. Schwierigkeiten technischer, politischer und anderer Art verzögerten jedoch ungebührlich lange dessen Inangriffnahme, trotzdem man sich bereits für den Lokomotivbetrieb entschieden und eine a. h. E. vom 3. Mai 1851 die Führung der Trace durch den Prater genehmigt hatte. Zufolge des zwischen der Staatsverwaltung und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 25. April 1853 abgeschlossenen Übereinkommens wurde die letztere verpflichtet,

den Transport der Züge vom Zentralbahnhofe in Wien zum Nordbahnhofe und umgekehrt auf der zu erbauenden Verbindungsbahn, deren Länge mit 1/2 Meile angenommen wird, mittelst ihrer Maschinen und ihres Zugbegleitungspersonals gegen eine Vergütung per Meile zu besorgen.

Am 15. Oktober 1857 wurde die gröfsere, 3,1 km lange Hälfte vom Südbahnhof bis zum Hauptzollamt für den Frachtenverkehr, am 1. Januar 1858 für den Eilgutverkehr und am 1. Juli 1859 die zweite Hälfte Nordbahnhof-Zollamt (1,8 km) eröffnet; bis zum Jahre 1859 war jedoch noch immer kein endgültiger Entschlufs für die Übersetzung des Donaukanals gefafst worden, und die Bahn blieb daher ein Stückwerk.

Nachdem in den ersten zwei Jahrzehnten dieses Jahrhunderts die Kettenbrücken bereits in Amerika und England Eingang gefunden hatten, 1824 eine solche, und zwar die erste auf dem Kontinent über die March bei Schlofs Strafsnitz erbaut, sowie August 1841 die Prager Moldaubrücke dem Verkehr übergeben war, nahm der österreichische Ingenieur Friedr. Schnirch unter dem 31. Mai 1858 ein Privilegium auf sein „Hängebrückensystem mit versteiften Kettenwänden", welches System, obgleich andere Projekte vorlagen, trotz aller Bedenken und Abmahnungen seitens in- und ausländischer Ingenieure von dem k. k. Handelsministerium mit Erlafs vom 27. Dezember 1858 „als Versuch" für die Donaukanal-Eisenbahnbrücke angenommen wurde.

Der Bau der Brücke erfolgte während der Jahre 1859 und 1860, die kommissionelle Probebelastung am 25. August 1860. Zu dem Kommissionsprotokoll vom selben Tage meldete der damalige Baudirektor der südlichen Staats-lomb.-venet.-zentral-italien. Eisenbahngesellschaft ein Separatvotum dahingehend an, dafs die Konstruktion der Brücke zu schwach, diese unter die besondere Aufsicht eines Ingenieurs gestellt werden möge, da ihre Zukunft, „wenn die Elastizitätsgrenze eines oder einiger weniger Teile unbemerkt überschritten wird, plötzlicher Einsturz" sei.

Es möge aber noch weiters die Übernahme der Brücke

an die Bedingungen geknüpft werden, dafs die hohe Staatsverwaltung:

a) die Kosten der Erhaltung, eventuell der Rekonstruktion dieses Objektes trage;

b) die pachtenden Gesellschaften, Südbahn-Gesellschaft und Kaiser Ferdinands-Nordbahn (zufolge Vertrages vom 28. Dezbr. 1859 erhält die Staatsverwaltung als Pachtgebühr 50 % der Roheinnahmen, während die übrigen 50 % nach Mafsgabe der aus dem Betrieb erwachsenden Kosten unter die beiden Gesellschaften geteilt werden) für alle Beschädigungen an Fahrbetriebsmitteln, welche durch den abnormen Zustand der Fahrbahn der Brücke verursacht werden, schadlos halte und

c) die Verantwortlichkeit für alle Unfälle übernehme, deren Eintreten in nicht ferner Zukunft nur allzu wahrscheinlich ist.

Ohne dafs die Staatsverwaltung auf dieses Separatvotum irgendwelche Rücksicht genommen hätte, meldete die „Wiener Zeitung“ vom 1. September, dafs die Eröffnung der ganzen Verbindungsbahn (4,9 km) am 2. September 1860 anstandslos vorgenommen werden wird; von diesem Tage an wurde sie auch regelmäfsig befahren. Die Brücke war, als reine Eisenkonstruktion für gröfsere Spannweiten (83,5 m), und für Eisenbahnzwecke die erste ihrer Art dies- und jenseits des Ozeans. Der Kampf zwischen dem Erfinder und seinen Gegnern wurde noch lange Zeit nachher in der Presse fortgesetzt.

Am 18. Mai 1862 wurden in der Strecke Südbahnhof-Hauptzollamt sog. Dampfomnibus-Züge an Sonn- und Feiertagen in der Zeit von 6½ bis 11½ Uhr vormittags und 1 bis 2½ Uhr nachmittags in Verkehr gesetzt, deren Einstellung jedoch schon mit Kundmachung vom 10. September 1862 erfolgte.

In **Ungarn** war die Regierung im Verein mit Vaterlandsfreunden insbesondere seit der Wiederkehr politisch ruhiger Verhältnisse unablässig bemüht, die Verkehrswege dieses Landes zu verbessern. Nach Einlösung der ungarischen Zentralbahn (7. März 1850), welche aus den beiden unzusammenhängenden Stücken Marchegg-Prefsburg und Waitzen-Szolnok bestand, blieb es die erste Sorge der Staatsverwaltung, nicht nur den Ausbau

dieser Hauptlinie so viel als thunlich zu beschleunigen, sondern sie veranlaſste noch 1850 den Entwurf eines umfassenden ungarischen Eisenbahnnetzes, welches der Pester Handelskammer zur Begutachtung übermittelt wurde. Vor allen anderen finden dabei drei Hauptlinien Berücksichtigung:

1) Die oberungarische oder Pest-Tarnower Nordbahn, von Pest über Gödölö, Gyöngyös, Erlau, Miskolcz, Szerencz, Kaschau und Eperies; zwischen Tarcza und Palocza überschreitet sie die Wasserscheide des Donau- und Weichselgebietes, erreicht bei Muszina galizischen Boden und führt über Neu-Sandez nach Tarnow.

2) Die Wien-Agramer Südbahn, eine Fortsetzung der Wien-Ödenburger Bahn, die einen westlichen Flügel nach Güns und Steinamanger aussendet, während die Hauptlinie südlich über Pereszteg, Kanizsa, Zakany, Kopreinitz und Kreuz nach Agram führt.

3) Die Agram-Temesvarer Ostbahn, welche von Agram die Wien-Agramer Linie benutzend, sich über Berzencze, Czokonya, Kalmancza bis Fünfkirchen fortsetzt, nach Überschreitung der Donau Baja, Theresiopel und Szegedin erreicht, die Theiſs übersetzt und der Maros entlang laufend bei Segenthau in die Szerencz-Temesvarer Südbahn (siehe unten) einmündet; einer späteren Zeit bliebe die Fortsetzung der Agram-Temesvarer Linie nach Karlsburg vorbehalten.

Die genannten drei Hauptlinien wären durch folgende Verbindungsbahnen miteinander zu verknüpfen:

a) die Szerencz-Temesvarer Südbahn von 1) abzweigend über Tokay, Debreczin und Arad nach Temesvar;

b) die Ofen-Agramer Südwestbahn über Teteny und Stuhlweiſsenburg nach Kanizsa, wo sie in 2) mündet; sie bildet gleichzeitig die Fortsetzung der oberungarischen Bahn (1) nach Südwest und stellt die Verbindung Agrams bezw. Triests mit Galizien her;

c) die Pest-Szegediner Ostbahn, welche von Czegled abzweigt und über Kecskemet, Felegyhaza nach Szegedin führt, wodurch die Hauptstadt mit Arad und Temesvar verbunden ist, sobald die Strecken Szegedin-Segenthau (3) und Arad-

Temesvar der Szerencz-Temesvarer Südbahn (a) ausgebaut sind;

d) die Verbindungsbahn Szolnok-Grofswardein über Szajol, Török und Szt. Miklos käme jedoch erst später in Betracht;

e) der Bahnflügel Agram-Steinbrück zum Anschlusse an die Wien-Triester Südbahn, wodurch das ungarische Bahnnetz mit der Seeküste in Verbindung gesetzt wird;

f) und g) die beiden Flügel von Agram nach Sissek zur Verbindung mit der Save-Schiffahrt; ferner von Agram nach Karlstadt, womit die Verbindung mit den aus den Handelsplätzen Fiume, Buccari, Porto-Ré und Zengg führenden Handelsstrafsen hergestellt wird.

In grofsen Umrissen gezeichnet, erhielte Ungarn hiermit zwei westöstliche Hauptlinien, und zwar eine nördlicher gelegene, von Wien über Pest an die obere Theifs, und eine im Süden liegende, welche aus der Wien-Triester Staatsbahn, und zwar in Steinbrück abzweigend über Agram, Fünfkirchen, Szegedin nach Arad bezw. Temesvar führt.

Von der nördlichen Hauptlinie fallen drei Linien nahezu scheitelrecht auf die südliche herab, und zwar a) die Wien-Ödenburg-Agramer; b) die Pest-Czegled-Szegediner und c) die Szerencz-Debreczin-Arad-Temesvarer Linie, während das ganze Land von einer südwest-nordöstlich ziehenden Diagonallinie (Agram-Pest-Kaschau-Eperies) durchschnitten wird.

Die Staatsverwaltung schritt nun zunächst an den Ausbau der Linie Marchegg-Pest, und es konnte die Strecke Waitzen-Gran (44,0 km) am 16. Dezember 1850 und Gran-Prefsburg (134,5 km) am 6. April 1851 eröffnet werden, womit gleichzeitig auch die Eisenbahnverbindung mit Deutschland hergestellt war; dann an die Weiterführung der bis Temesvar auszubauenden Linie nach Süden, und es wurde die Strecke Czegled-Felegyhaza (57,3 km) am 3. September 1853, und Felegyhaza-Szegedin (60,1 km) am 4. März 1854 dem Verkehr übergeben; endlich an den Bau der Banater Montanbahn: Lissawa-Orawitza-Basiasch mit schiefen Ebenen und Pferdebetrieb, sowie 1855 an die bereits 1851 angekündigte

Kroatische Staatsbahnlinie Steinbrück-Agram-

Sissek, bei welcher jedoch nicht mehr als der Unterbau in der Strecke Steinbrück-Reichenburg hergestellt wurde.

Zu dem 1856 allerhöchst genehmigten Bau einer Eisenbahn von den Maroser Salzgruben, und zwar von Ronaszeg und Sugatag über Sziget bis in die Gegend von Vasaros-Nameny kam es nicht mehr.

Lokomotivheizung. Bei Übernahme des Betriebes auf den Staatsbahnen wurde der Frage, einen für Maschinen geeigneten und billigen Brennstoff zu schaffen, die eingehendste Beachtung geschenkt. Eine Klafter weichen 36zölligen Scheiterholzes wurde mit 12 Zentnern Koks gleichwertig gefunden, und jenes stand auch als das wohlfeilste und in beliebiger Menge vorhandene Brennmaterial ursprünglich auf den Staatsbahnen in Verwendung; allein mit der Ausdehnung der Eisenbahnen steigerten sich nicht nur der Verbrauch, sondern auch die Schwierigkeiten der Beschaffung und der Preis desselben; aus diesen, noch mehr aber aus wirtschaftlichen Gründen mufste daher ein Ersatz geschaffen werden. Für die Anwendung von hochwertiger Schwarzkohle oder Koks lagen von fast allen ausländischen Eisenbahnen günstige Erfahrungen vor; dieses Material stand jedoch den österreichischen Eisenbahnen bei entsprechenden Kosten nicht zu Gebote, wohl aber Braunkohle; es wurde deshalb angeordnet, die Frage der Eignung von Braunkohle für Lokomotivheizung und deren Wert, abgesehen von den bereits vorliegenden theoretischen Anhaltspunkten, wie Analysen, Heizwertbestimmungen, durch Fahrten praktisch zu ermitteln, ferner wie viel von der Heizkraft der zu Gebote stehenden Kohlen und in welcher Weise der gröfste Teil hiervon nutzbar gemacht werden könne, welche und wie viel Rückstände bei der Verbrennung entstehen, welche nachteiligen Einflüsse auf die Maschinen selbst hierdurch ausgeübt werden, wie dem zu begegnen, endlich auf welche Art die Heizung mit Braunkohle möglich und nutzbringend zu bewerkstelligen sei.

Diese erschöpfenden Fragen bildeten die Grundlage für ein Programm, mit deren Durchführung Anfang 1850 für die nördliche und südliche Staatsbahn je eine aus Fachmännern

und Staatsbeamten bestehende Kommission betraut wurde. Das am 9. August 1850 erstattete Gutachten stellte vorerst fest, dafs die schon 1849 unternommenen und 1850 fortgesetzten Versuche die Eignung der böhmischen Schwarz- und Braunkohle zur Lokomotivheizung ohne weiteres ergaben, und dafs sie in ökonomischer Beziehung vorzugsweise auf der nördlichen Staatsbahn zu empfehlen, wobei keinerlei Störung des Betriebes zu erwarten sei. Die hierbei einzuhaltenden Bedingungen sind folgende: dafs die in Verwendung kommende Kohle nicht feucht sei; es ergebe sich die vorteilhafteste Ausnützung bei Stücken in der Gröfse einer Faust; ist der Schwefelgehalt nicht zu stark und die Feuerung zweckmäfsig, so sei eine nachteilige Einwirkung auf die einzelnen Bestandteile der Maschine nicht zu besorgen; die absolute Heizkraft wird gefördert, wenn die Kohlenschicht auf dem Roste nur so hoch gehalten wird, dafs die Flamme stets eine lichte Färbung behalte; die Zuführung der Luft zum Feuer soll nur durch den Rost stattfinden; bei der Verwendung von Schwarzkohle soll auf je 100 □Fufs Heizfläche 26 □Zoll und bei Braunkohle 34 □Zoll Luftspaltenfläche entfallen; das Verhältnis der Luftspaltenfläche zur wirklichen Rostfläche für beide Kohlengattungen sei 1 : 4; schliefslich erfordere die Braunkohlenfeuerung keine besondere Einrichtung an den Lokomotiven.

Auf Grund dieser Äufserungen, welche später durch die Praxis gröfstenteils ihre Bestätigung fanden, ordnete das Ministerium die sukzessive Einführung der Kohlenheizung als regelmäfsige Heizart auf den nördlichen, später auch auf den südlichen Staatsbahnen bei Gewährung von Ersparnisprämien an. Hiermit war die Frage der Lokomotivheizung mit Braunkohle, deren Verwendung sich von Vorteil erwies, gelöst; denn 16 Ztr. Braunkohle aus dem Aufsiger oder Duxer Becken (per Zentner 9 bis 17 kr. CM. an die Bahn gestellt) oder 9 Ztr. Schwarzkohle von Kladno, Buschtehrad oder Brandeisl (per Zentner 22 bis 30 kr. CM.) ergeben die Heizkraft von 1 Klafter 30zölligen weichen Scheiterholzes.

Die Braunkohlen der südlichen Staatsbahnen Ungerthal, Eibiswald, Hrastnigg, Cilli, Sagor, Trifail u. s. w., wovon 13

bis 21 Ztr. einer Klafter Holz gleichkamen, hatten trotz geringerer Güte einen höheren Durchschnittspreis, weshalb ihre Verwendung kostspieliger als auf den nördlichen Linien war. Obgleich die Holzpreise hier die Konkurrenz mit der Kohle aushielten, wurde doch von der Verwendung von Holz mit Rücksicht auf die wichtige Eisenindustrie dieser Länder abgesehen.

Nachdem schon Ende 1847 Versuche behufs Nutzbarmachung des Laibacher Torfs für die Karstbahn mit Erfolg gemacht wurden (18 Ztr. Torf gleichwertig einer Klafter 36zölligen weichen Scheiterholzes), beschäftigte sich im Januar 1855 das Ministerium mit der Errichtung einer Torfgewinnungsanstalt auf dem Laibacher Moor aus Staatsmitteln; diese Torfpräparieranstalt umfaſste eine Fläche von 596 Joch, und wurden hierfür samt Einrichtung bis Ende 1858 auf 156 800 fl. ausgelegt.

Am miſslichsten jedoch lagen die Verhältnisse auf der südöstlichen Linie, welche keine brauchbare Kohle und nur teuer zu beschaffendes Holz hatte; hier waren alle Erwartungen auf die begonnenen Schürfungen in dem reichen Fünfkirchener Kohlenbecken und die erleichterte Zufuhr durch eine Eisenbahn gerichtet.

Telegraph. Lange schon, insbesondere durch den Aufschwung im Personen- und Güterverkehr veranlaſst, hatte sich das Bedürfnis geltend gemacht, anstatt des bisher üblichen optischen den elektrischen Telegraphen auf den Bahnlinien und zur Verbindung der bedeutenden Orte in Anwendung zu bringen; nachdem die Erfahrungen des Auslandes sehr ermunternde waren, wurde der Hofkammerpräsident v. Kübeck 1845 beauftragt, einen Plan für die Anlage von Telegraphenlinien auszuarbeiten und die sofortige Errichtung von solchen längs der bestehenden Eisenbahnen zu veranlassen. Dem allerhöchsten Befehle wird unverweilt Folge geleistet, zuerst die Herstellung der Linie Wien-Brünn in Angriff genommen und im Dezember 1846 (für die Kostensumme von 14 000 fl.) vollendet. Im November 1845 werden auch auf der Staatsbahnlinie Prag-Olmütz die Vorarbeiten zur Verbindung Wiens mit Prag eingeleitet und diese im Laufe des Jahres 1847 vollendet. Auf Grund eines mit der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn

1847 abgeschlossenen Vertrages gestattete die Staatsverwaltung die Mitbenutzung des Telegraphen in dem Umfange, „dafs die Eisenbahnunternehmung in jeder beliebigen Station, längs welcher der Staatstelegraph seinen Zug nimmt, telegraphische Apparate aufstellen dürfe, und mittelst derselben die auf den Eisenbahnbetrieb bezüglichen Korrespondenzen empfange“; die Staatstelegraphisten erhalten den Auftrag, „in ihren Stationen die von den hierzu bestimmten Organen des Bahnbetriebes an sie gelangenden, auf den Eisenbahnbetrieb bezugnehmenden Depeschen mit dem Telegraphen abzusenden und ankommende in Empfang zu nehmen, zu entziffern und den dazu bestimmten Eisenbahnbeamten zu übergeben“; die Gesellschaft hat dagegen die einzelnen benötigten Lokalitäten unentgeltlich zu überlassen, die Überwachung der Leitungen durch Bahnorgane anzuordnen, dem Telegraphenpersonal freie Fahrt zu gewähren und ein jährliches Pauschale von 1000 fl. CM. zu zahlen.

Ein Rundschreiben der k. k. Landesregierung im Erzherzogtume Niederösterreich (Februar 1847) macht bekannt, dafs bei der Wichtigkeit, welche telegraphische Verbindungen für die öffentliche Verwaltung haben, Se. Majestät durch allerhöchstes Kabinetsschreiben vom 16. Januar 1847 verfügt habe, dafs von nun an ohne vorher von Sr. Majestät selbst erwirkte Erlaubnis keinem Privaten, weder einem einzelnen, noch einer Gesellschaft gestattet sein solle, Telegraphen zu errichten. Im Falle der Übertretung sollen alle für die Errichtung getroffenen Vorbereitungen und hergestellten Apparate von dem Unternehmer selbst, oder auf dessen Kosten von der Staatsverwaltung in unbrauchbaren Zustand versetzt werden; am 1. Mai 1847 erschienen Vorschriften:

a) für Eisenbahn-Telegraphisten über den Gebrauch des (vorerst zwischen Wien und Prag) bestehenden elektrischen Telegraphen; ferner

b) für die Behandlung der Apparate des elektrischen Telegraphen.

Die Anordnung der Führung einer Telegraphenlinie auf der südlichen Staatsbahn und von Wien über Prefsburg nach Pest fällt gleichfalls noch in dieses Jahr. Mit Hofdekret vom

23. Dezember 1847 wird „jede Verletzung der telegraphischen Leitungen und der telegraphischen Apparate zu den im ‚Eisenbahn-Polizeigesetz‘ (§ 20) verbotenen Handlungen gezählt und als solche verpönt“.

Der von der Wiener Zeitung im August 1849 veröffentlichte, grundsätzlich allerhöchst genehmigte Plan für die „Errichtung eines grofsen elektro-magnetischen Telegraphennetzes“, welches die Monarchie umspannen soll, gliedert die Linien in drei Hauptabteilungen, und zwar in:

a) direkte Linien, die strahlenförmig von Wien ausgehen und den Sitz der Zentralgewalt mit den vorzüglichsten Städten der Kronländer in Verbindung setzen; Gesamtlänge 302 Meilen, Anlagekosten etwa 244 850 fl.;

b) Hauptverbindungslinien, zur Verbindung der vorzüglicheren Städte mit den Grenzen. Gesamtlänge 363 Meilen, Anlagekosten 294 350 fl.;

c) sekundäre Linien. Gesamtlänge 1088 Meilen, Anlagekosten 876 850 fl.

Für einige Hauptlinien ist eine doppelte Drahtleitung in der Länge von zusammen 891 Meilen und 357 800 fl. Anlagekosten geplant, mit der besonderen Absicht, den Telegraphen auch dem Publikum zur entgeltlichen Benutzung zugänglich zu machen.

Während der Telegraph etwa bis zum Jahre 1849 gewissermafsen im Dienste und als Ergänzung der Eisenbahnen steht, eilt er diesen von da ab selbständig voran, indem der Staatstelegraph auf Antrag des Handelsministeriums zufolge a. h. E. vom 9. Oktober 1849 auch für die Beförderung der Privatkorrespondenz benutzt werden darf, allerdings „vor der Hand als ein Provisorium, als ein Versuch, dem in der Folge und nach Mafsgabe der gemachten Erfahrungen immerhin eine weitere Ausdehnung und festere Gestaltung gegeben werden soll“. Ende 1850 besitzt die Monarchie 438 Meilen Telegraphen, wovon 100 Meilen noch unterirdisch waren; im Betriebe standen Linien von Krakau bis Triest und von Agram an die nordböhmische Grenze. Der Tarif war wohl sehr hoch, denn es kostete z. B. eine Depesche von nicht mehr als 25 Worten zwischen Wien

und Triest 8 fl., zwischen Prag und Triest 11 fl.; zufolge des österr.-preufs.-bayer.-sächs. Staatsvertrages ermäfsigte sich der Preis vom 1. Oktober 1850 ab um etwa die Hälfte, woraus sich auch das Wachstum des Verkehrs erklärt; es wurden befördert im Jahre:

1850	3 045	Privatdepeschen,	Einnahme	25 518	fl. CM.,
1851	22 935	"	"	122 606	"
1852	40 883	"	"	199 569	"
1853	67 719	"	"	293 485	"
1854	124 960	"	"	523 521	"
1855	145 200	"	"	578 805	"

Im Jahre 1849 besitzt die Monarchie 1620 km Lokomotiv- und 317 km Pferdebahnen; im Bau begriffen sind die Staatsbahnlinien: Wr. Verbindungsbahn, Aufsig-Sächs. Grenze, Gloggnitz-Mürzzuschlag, Laibach-Triest, Orawitza-Basiasch, Verona-Mantua, Verona-Treviglio, ca. 458 km; soweit das zu Gebote stehende Material ausreicht, ergiebt sich für das Jahr 1850:

(Siehe nachstehende Tabelle S. 162.)

Die in dieser Tafel (Anfang 1850) mit rund 130 Mill. fl. für Eisenbahnzwecke verausgabte Summe erhöht sich bis zum Schlusse dieses Jahres auf 204 Mill. und zwar:

	Mill. fl. CM.
für Staatsbahnen	112,30
ferner für die vom Staate eingelösten Bahnen . .	10,38
für die lombardisch-venetianischen Bahnen . . .	5,94
für im Bau begriffene Staatsbahnstrecken	1,27
dann für Privat-Lokomotivbahnen	69,39
endlich für die Pferdebahnen	4,73
zusammen .	204,01

Fassen wir nun die

Entwicklung der Staatsbahnen allein ins Auge, für welche jährlich bis Ende 1852 — 20 Mill. fl., später mit Rücksicht auf die Staatsfinanzen eine Summe von 10 Mill. fl. ausgesetzt waren, so sind bezüglich ihrer Entstehung zwei Perioden

Linien	Länge km	Anlagekosten Mill. fl.		Beförderte Mill.		Mill. fl. Betriebs-		Anmerkungen
		im ganzen	per km	Personen	Güter T.	Einnahm.	Ausgaben	
Lokomotivbahnen.								
Staatsbahnen.								
Olmütz-Prag-Aufsig und Trübau-Brünn	447,1	34 705	0,0972	0,479[1])	0,1502[1])	1,276	[2])	[1]) Einschliefsl. der unentgeltlich beförderten Ärar- u. Militärtransporte.
Krakau-Oberschlesische	67,6	2 977	0,0440	0,102	0,0514	0,300	0,159	
Mürzzuschlag-Laibach	316,5	27 603	0,0872	0,618[1])	0,1925[1])	1,527	[2])	[2]) Die Ausgaben-Abrechnung hatte noch nicht stattgefunden.
Marchegg-Prefsburg und Gran-Szolnok	193,8	17 179	0,0886	0,180	0,0366	0,823	0,458	
Venedig-Verona	115,0	—	—	—	—	—	—	Vom Staate auf Kosten der Gesellschaft gebaut.
Mailand-Treviglio	32,0	—	—	—	—	—	—	
Privatbahnen.								
Kaiser Ferdinands-Nordb. .	402,7	27 280	0,0677	0,744	0,2574[3])	3,813	2,257[4])	[3]) Ohne Militär- und Regiefracht.
Wien-Gloggnitzer Eisenb. .	123,4	14 039	0,1138	1,190	0,1738	1,597	0,771	[4]) Einschliefslich Vergütung für den Staatsbahnbetrieb.
Katzelsdorf-Ödenburger Eisenbahn	27,3	2 999	0,0842	0,147	0,0412	0,152	0,136	
Mailand-Monza-Como Eis.	44,0	—	—	0,363	—	0,109	—	
Pferdebahnen.								
Budweis-Linz-Gmunden	197,2	2,597	0,0132	0,159	0,8215	0,614	0,425	
Prag-Lana . . . . , . .	56,9	0,337	0,0059		0,280			
					Holz			
Prefsburg-Tyrnau-Szered	62,7	1,243	0,0198	0,103	0,0150	0,142	0,083	

zu unterscheiden und zwar die erste von 1844—1850, in welcher der Staat selbst solche ausschliefslich baute (nördliche und südliche Linie) und die zweite von 1850—1854 reichend, in welcher die von Gesellschaften gebauten Linien vom Staate eingelöst wurden (ungar. Zentralbahn; Krakau-Oberschlesien, Mailand-Como, Lombard.-Venet. Ferdinands-Bahn, Wien-Gloggnitzer und Ödenburg-Katzelsdorf, zusammen etwa 700 km), während in diesem Zeitabschnitt nur 330 km durch Neubau entstanden.

Wir entnehmen auszugsweise die Ergebnisse des Staatsbetriebes den für die Jahre 1852—56 an den Minister für Handel und Gewerbe und öffentliche Bauten erstatteten Verwaltungsberichten.

(Siehe nachstehende Tabelle S. 164.)

Hiezu ist folgendes zu bemerken: Im Jahre 1852 umfafst die nördliche Linie die Strecken: Olmütz-Trübau-Prag-Sächsische Grenze, wobei für die laut Staatsvertrag vom 31. Dezember 1850 im Betriebe der sächsischen Staatseisenbahnen stehende Teilstrecke Bodenbach-Sächsische Grenze 11,1 km und der hiefür entfallende Anlagekostenbetrag von 1,5 Mill. fl. CM. in Abzug gebracht worden sind; die südliche Linie, Sektion II: Mürzzuschlag-Laibach; die südöstliche Linie: Marchegg-Pest-Czegled-Szolnok; auch hier wurde bei den Anlagekosten ein Betrag von 1,18 fl. für die Teilstrecke Marchegg-Prefsburg, auf welcher die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, zufolge des mit der ehemaligen ungarischen Zentralbahn abgeschlossenen und von der Staatsverwaltung aufrecht erhaltenen Vertrages, den Betrieb führt, in Abfall gebracht; auf Grund des Übereinkommens vom 25. April 1853 zwischen der Staatsverwaltung und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ging das Bahnstück Marchegg-March (3,1 km) in Staatseigentum über; die östliche Linie: Krakau-Myslowitz und Szczakowa-Granica; für die lombardisch-venet. Linien: Venedig-Mestre-Verona-Mantua und Mestre-Treviso (170 km), Mailand-Camerlata (44 km) und Mailand-Treviglio (32 km), zusammen 246 km, lagen noch keine Ausweise vor.

1853. Am 3. September dieses Jahres wurde die Strecke Czegled-Felegyhaza eröffnet, findet jedoch in dem Ausweise

Linie	Länge km	Anlagekapital Mill. fl. im ganz.	Anlagekapital Mill. fl. per km	Beförderte Mill. Personen	Beförderte Mill. T. Güter	Mill. fl. Gesamt-Einnahm.	Mill. fl. Gesamt-Ausgaben	Verzinsg. des Anlg.-Kap.
1852.								
Nördliche	470,3	43,168	0,0919	1,034	0,5031	4,179	3,051	2,61
Südliche II. Sek.	315,5	33,781	0,1072	0,788	0,4044	3,212	2,362	2,51
Südöstliche . . .	313,2	22,970	0,0734	0,837	0,3077	3,250	2,207	4,54
Östliche	67,6	2,977	0,0440	0,081	0,0468	0,192	0,143	1,62
Zusammen . . .	1166,6	102,896	—	2,740	1,2620	10,833	7,763	—
1853.								
Nördliche	470,3	43,177	0,0919	0,979	0,4781	4,282	2,642	3,56
Südl. II. Sekt. .	315,5	34,252	0,1087	0,816	0,3928	3,608	2,256	3,78
Südöstliche . . .	313,2	24,179	0,0772	0,833	0,4919	3,765	2,440	4,90
Östliche	67,6	2,985	0,0441	0,093	0,0726	0,276	0,188	2,81
Lomb.-Venet. . .	247,2	31,790	0,1287	2,278	0,0511	1,857	1,183	2,10
Zusammen . . .	1413,8	136,383	—	4,999	1,5405	13,788	8,709	—
1854.								
Nördliche	470,3	46,172	0,0980	1,015	0,5517	4,950	2,739	4,88
Südl. I. Sekt. .	153,1	41,416	0,2706	1,891	0,3060	2,628	1,817	3,70
Südl. II. Sekt. .	314,7	36,546	0,1164	0,802	0,4215	3,631	2,493	3,18
Südöstliche . . .	429,3	36,430	0,0845	1,144	0,6642	6,509	3,202	10,95
Östliche	67,6	3,211	0,0479	0,091	0,1961	0,381	0,237	4,60
Lomb.-Venet. .	331,4	41,323	0,1248	2,187	0,1705	2,358	1,775	1,63
Zusammen . . .	1766,4	205,098	—	7,130	2,2200	20,457	12,263	—
1855.								
Südl. I. Sekt. .	153,1	43,596	0,2849	1,994	0,3859	3,133	2,231	1,94
Südl. II. Sekt. .	314,7	38,029	0,1207	0,773	0,4691	3,871	3,258	1,68
Östliche	67,6	4,297	0,0635	0,119	0,1736	0,608	0,511	3,01
Zusammen . . .	535,4	85,922	—	2,886	1,0281	7,612	6,000	—
1856.								
Südl. I./II. Sekt.	467,8	84,941	0,1815	2,758	0,7378	7,522	6,079	1,77
Östliche	202,0	15,316	0,0758	0,293	0,2134	1,205	1,482	Verlust
Zusammen . . .	669,8	100,257	—	3,051	0,9512	8,727	7,561	—

noch keine Berücksichtigung. Bei den lombardisch-venetianschen Linien fallen die ausnehmend hohen Anlagekosten per Bahnmeile auf. Diese finden zunächst in den doppelt so hohen Grundeinlösungskosten gegenüber der südöstlichen oder südlichen Linie ihre Erklärung; die Bestreitung der letzteren haben hier allerdings die Landstände von Steiermark auf sich genommen; ferner in den unverhältnismäfsigen Auslagen für die Tracirungsarbeiten, den kostspieligen Bauten bei Übersetzung der Lagunen, den vielen und dem „landesüblichen Gebrauche entsprechend geräumigen und architektonisch verzierten Gebäuden", endlich in den durch die Störungen der Jahre 1848/49 nötig gewordenen provisorischen Einrichtungen.

1854. In diesem Jahre erscheint das Staatsbahnnetz durch den Ausbau der Semmeringbahn Gloggnitz-Mürzzuschlag, wofür bis Ende 1854 bereits 21,34 Mill. fl. CM. verausgabt waren, die hier jedoch nur mit 1/4 in Betracht gezogen wurden, dann durch die Einlösung der Wien-Gloggnitzer Bahn d. i. der Strecken: Wien-Mödling-Neustadt-Gloggnitz nebst den Flügelbahnen Mödling-Laxenburg und Neustadt-Katzelsdorf, ferner durch die vom Staate übernommene Katzelsdorf-Ödenburger-Eisenbahn, südliche Linie I. Sektion, bedeutend erweitert. Der Staat führte den Betrieb der Katzelsdorf-Ödenburger Bahn auf Rechnung der Gesellschaft, welcher nach Einlösung der Bahn mit Handelsministerial-Verordnung vom 6. September 1854 der südlichen Linie I. Sektion übertragen wurde. In diesem Jahre trat auch noch eine geringfügige Verschiebung der Grenze zwischen der I. und II. Sektion der südlichen Staatsbahnen ein. Die Einlösungskosten der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn waren infolge der doppelgeleisigen Anlage, der vielen Stationen und sonstigen Hochbauten, besonders in Wien, sehr bedeutende; desgleichen mufsten grofse Summen für die Rekonstruktion der Bahn und die Nachschaffung von Fahrbetriebsmitteln verausgabt werden.

Zu der südöstlichen Linie tritt in diesem Jahre noch das am 4. März eröffnete Bahnstück Felegyhaza-Szegedin und zu den lombardisch-venetianischen Linien die am 22. April dem Verkehr übergebene Strecke Verona-Coccaglio, welche einen

Kostenaufwand von 6,31 Mill. fl. verursachte. Der Betrieb auf den lombardisch-venetianischen Linien war ein sehr kostspieliger, teils weil die Strecken noch keine Verbindung hatten, teils weil die Beschaffung von Brennstoff mit grofsen Auslagen verbunden war.

Mit Schlufs des Jahres 1854 hat die Staatseisenbahnthätigkeit ihren Höhepunkt erreicht, denn sämtliche Lokomotivbahnen Österreichs mit Ausnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Raaber Bahn sind Eigentum des Staates, aber von da ab treten einschneidende, folgenschwere Änderungen und eine fast gänzliche Gleichgültigkeit gegenüber den Staatseisenbahnen ein, worauf wir später des weiteren zurückkommen.

1855. Von den für das vorhergehende Jahr ausgewiesenen 1767 km (mit Berücksichtigung der, wie oben bemerkt, vernachlässigten und noch später richtig gestellten Teilstrecken eigentlich 1797 km) kommen, durch Abstofsung

der nördlichen Staatsbahn mit . . . . . . 470,3 km
„ südöstlichen Staatsbahn mit . . . . . . 429,3 km u.
„ lombardisch-venetianischen Staatsbahn mit . 331,4 km

zusammen für das Jahr 1855 nur mehr 535,4 km in Betracht.

1856. In dieses Jahr fällt zufolge a. h. E. vom 25. November 1855, bzw. H. M. Erlafs vom 8. März 1856 die Vereinigung der beiden Sektionen der südlichen Staatsbahn unter der Betriebsdirektion mit dem Amtssitze in Wien, und zwar vom 1. Mai ab, deren Betrieb jezt auf gemeinsame Rechnung geführt wird, ferner die Eröffnung der Strecken der östlichen Staatsbahnen Krakau-Dembica und Oswicim-Trzebinia; hier ist aber bereits eine Mindereinnahme von 0,277 Mill. fl. zu verzeichnen.

Es mag noch erwähnt werden, dafs von den im Jahre 1856 auf allen Staatsbahnen in Verwendung stehenden Lokomotiven 171 im Inland und nur 74 im Ausland erzeugt waren. Das Jahr 1857 bringt die teilweise Eröffnung der Wr. Verbindungsbahn, Südbahnhof-Hauptzollamt, sowie der Strecke Laibach-Triest, womit die südliche Staatsbahn ihren Endpunkt erreicht; die Anlagekosten für diese letztere belaufen sich bereits auf

124,60 Mill. fl., wobei eine Kapitalsverzinsung von nur 2,4% erreicht wird.

Im Jahre 1858 werden die Gesamtanlagekosten der südlichen Staatsbahn mit 129,67 Mill. fl., per Bahnkilometer mit 0,210 Mill. fl. und deren Verzinsung mit 2,3% nachgewiesen.

Während der beiden letztgenannten Jahre geht ein Teil der östlichen Staatsbahn an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der andere an die neu konzessionierte Galizische Karl-Ludwigs-Bahn, endlich die südliche Staatsbahn ebenfalls an eine Privat-Gesellschaft über, so dafs als Eigentum des Staates nunmehr die Wiener Verbindungsbahn 4,9 km und die Teilstrecken Bodenbach-Niedergrund 11 km und Kufstein-Bayrische Grenze 2,1 km, zusammen 18 km, verbleiben.

Die öffentliche Meinung sah in dem Verkaufe zweier mächtiger, mit bedeutenden Geldopfern erbauter und erworbener Eisenbahnnetze an Private einen grofsen Fehler, umsomehr als bei dem Verkaufe etwa die Hälfte der Ausgabesummen neuerdings zum Opfer gebracht werden mufste; man warf der Staatsverwaltung vor, dafs sie mit den Eisenbahnen Handel getrieben und hiebei weder das wirtschaftliche noch finanzielle Interesse des Staates gewahrt habe; dem gegenüber konnte nur geltend gemacht werden, dafs, wenn die Staatsbahnen eine dem üblichen Zinsfufse gleichkommende Rente nicht abwerfen, es ungerecht sei, alle Steuerträger zu Gunsten der Anrainer zu belasten.

Der **strategische Nutzen** der Eisenbahnen sollte schon unerwartet früh erprobt werden; im März 1846 wurde ein 921 Mann starkes Infanterie-Bataillon in 28 Wagen innerhalb 14½ Stunden anstandslos von Prag nach Wien und am darauffolgenden Tage ein 1500 Mann starkes Regiment samt Gepäck und Pferden in zwei Sonderzügen ohne alle Störung nach Olmütz befördert, trotzdem der Betrieb auf der nördlichen Staatsbahn erst seit wenigen Monaten eröffnet war. Innerhalb zwei Tagen und 12 Stunden befördert die Kaiser Ferdinands-Nordbahn in zwei Zügen mit 64 bzw. 15 Wagen 2000 Mann von Ostrau nach Wien, die hier, wie es in dem betreffenden Berichte heifst, „in munterster Laune und im frischesten Zustande eintrafen“. Durch solche günstige Erfahrungen ermutigt, wurde mit Hof-

kammerdekret vom 19. Mai 1846 an sämtliche Länderstellen bekannt gegeben, dafs zufolge eines mit dem k. k. Hofkriegsrat und der k. k. allgemeinen Hofkammer gepflogenen Übereinkommens künftig der Transport der Militär-Assistenz-Kommanden, wo Eisenbahnen bestehen, auf denselben zu bewerkstelligen sei, und die Staatseisenbahnen den Transport sowohl der Offiziere als der Mannschaft, auch wenn letztere aus weniger als 25 Köpfen bestünde, um 3 kr CM. per Kopf und Meile und um 1¼ kr. CM. für jeden Zentner Gepäck per Meile (Sätze, welche schon 1842 mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vereinbart waren) zu übernehmen haben. Später traf das Ärar mit allen Privateisenbahn-Gesellschaften rücksichtlich der Militärbeförderung gleiche Übereinkommen; im August 1848 fafsten die Kaiser Ferdinands-Nord- und die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn „zur Schonung des Staatsschatzes" den patriotischen Entschlufs, auf die Dauer der gegenwärtigen Bedrängnis den mit 3 kr. per Mann und Meile festgesetzten Fahrpreis um 16⅔ bzw. 20% zu ermäfsigen.

Die grofsartigen, selbst im Auslande rühmlich anerkannten Leistungen der Staatsbahnen im Jahre 1850, also während des Staatsbahnbetriebes, sind gleichfalls gebührend hervorzuheben; von den aus Ungarn, Steiermark, Österreich, Galizien nach Brünn und Olmütz, beziehungsweise Böhmen und umgekehrt dirigierten Truppen wurden vom 2. November bis 2. Dezember 1850, also innerhalb eines Monats auf der nördlichen Staatsbahn 121 000 Mann, 10 000 Pferde, 2500 Wagen, Geschütze und Pontons nebst 200 000 Ztrn. Munition, Mundvorrat und andere Kriegsartikel auf der eingeleisigen und unzulänglich ausgerüsteten Linie befördert.

Dafs die strategischen Vorteile der Eisenbahnen von seiten der Regierung vollauf gewürdigt waren, erhellt aus der mit a. h. E. vom 22. März 1850 angeordneten Schaffung einer **„Permanenten Zentral-Befestigungs-Kommission** des Reiches", an welche alle Entwürfe von Eisenbahnen zu leiten seien, damit die neuen Kommunikationen im strategischen Zusammenhange mit der vollständigen Befestigung des Reiches richtig beurteilt und ohne Benachteiligung der höheren militäri-

schen Interessen ausgeführt werden. Diese Kommission hat nun im Einverständnis mit dem Kriegsministerium im Mai 1851 einen Plan für die Anlage von Eisenbahnen entworfen, demgemäſs die Reihenfolge, in welcher die noch fehlenden Eisenbahnen je nach ihrer Wichtigkeit vom militärischen Standpunkte, sei es auf Staatskosten oder durch Privatunternehmungen zu erbauen sein werden, die nachstehende ist: 1) Wien-Linz-Salzburg; 2) Prag über Pilsen nach Bayern; 3) Dembica-Lemberg-Czernowitz; 4) Laibach-Nabresina-Triest; 5) Temesvar-Arad-Hermannstadt mit einer Verbindungsbahn von Karlsburg nach Klausenburg; 6) Neuhäusel-Komorn; 7) Mantua-Borgoforte; 8) Szegedin-Baja-Mohacs-Fünfkirchen-Gr. Kanizsa-Agram; 9) Pest-Miskolcz-Kaschau, Leutschau-Tarnow; 10) Sissek-Agram mit einer Flügelbahn nach Karlstadt; 11) Bozen-Innsbruck; 12) Budweis-Pilsen; 13) Pardubitz-Reichenberg; 14) Hermannstadt-Kronstadt; 15) Temesvar-Weiſskirchen; 16) Mohacs-Essegg; 17) Szegedin-Peterwardein; 18) Groſswardein-Klausenburg; 19) Pilsen-Eger und 20) Kaschau-Przemysl.

Gesetzliche Maſsnahmen.

Anläſslich verschiedener Vorkommnisse war es im Interesse der persönlichen Sicherheit geboten, für die Überwachung des Eisenbahnbetriebes Sorge zu tragen. In dieser Hinsicht ist das Hofkanzleidekret vom 9. Juni 1842 das früheste: „Se. Majestät haben mit a. h. E. vom 7. Juni 1842 vor der Hand einige dringende Maſsregeln für den Betrieb der Eisenbahnen anzuordnen geruht“ und zwar daſs

1) von nun an der Gebrauch der vierräderigen Lokomotiven nicht mehr stattfinden darf, und die Eisenbahngesellschaften bloſs Lokomotiven, die mit sechs Rädern versehen sind, in Anwendung zu bringen haben; der Gebrauch von zwei sechsräderigen Lokomotiven bei einem Wagenzuge ist nur im Falle besonderer Terrain- und Witterungsverhältnisse gestattet;

2) das Nachschieben mit einer zweiten rückwärts am Wagenzuge angebrachten Lokomotive an allen Orten und zu jeder Zeit untersagt werde;

3) die Geschwindigkeit der Fahrt bei Personenzügen auf 4 Meilen mit Ausschluſs des Aufenthaltes für die Stunde und 5 Meilen mit Einschluſs des Aufenthaltes, bei Lastzügen auf 3 Meilen in der Stunde zu bestimmen sei;

4) der Verschluſs bei Wagen, wo die Personen sich nicht leicht durch Ausspringen retten können, ganz abzustellen sei und zwar so, daſs die Mitfahrenden den Verschluſs ohne groſse Anstrengung zu beseitigen vermögen.

Übrigens sei zur Beruhigung des Publikums sogleich eine entsprechende Vorkehrung gegen die Überladung der Wagen mit Menschen zu treffen.

Darüber haben die landesfürstlichen Kommissäre zu wachen.

Eine weitere und zwar viel umfassendere, die Sicherheit der Person und des Eigentums betreffende Anordnung war das Polizeigesetz für Eisenbahnen vom 14. März 1847, gültig für die österreichischen Kronländer mit Ausnahme Ungarns und Siebenbürgens. „Zum Schutze des Verkehres auf den Eisenbahnen, welche mittelst Dampfkraft betrieben werden, und zur Erhaltung der bei dem Betriebe notwendigen Ordnung und Sicherheit haben Se. Majestät mit a. h. E. vom 30. Januar 1847 angeordnet, das gegenwärtige Gesetz zu erlassen und befohlen, daſs dasselbe in den allerhöchsten Staaten, wo solche Eisenbahnen bereits bestehen, oder noch errichtet werden, mit Ausnahme von Ungarn und Siebenbürgen, vom Tage der Kundmachung an, genau und insolange beobachtet werde, bis weitere Wahrnehmungen und Erfahrungen die Erlassung anderer Bestimmungen notwendig oder rätlich machen.“

Das Gesetz selbst bestimmt im wesentlichen die „Verpflichtungen der Unternehmung und ihrer Angestellten“; „Vorschriften für diejenigen, welche von der Bahn Gebrauch machen, oder sonst mit der Bahnanstalt in Beziehungen treten“; „Verantwortlichkeit“ (der Unternehmung); „Aufsicht“, „Strafbestimmungen“; „Verfahren“ (Gerichtsbarkeit).

„Vorstehendes Gesetz wird infolge des hohen Hofkanzleidekrets vom 7. März dieses Jahres (1847) Z. 5805 mit dem Beisatze kundgemacht, daſs die Instruktionen für das Bahnbetriebspersonal, welche nach den Bestimmungen dieses Ge-

setzes zur Einsicht des Publikums in den Bahnhöfen aufzulegen sind, sowie die Bestimmungen wegen Aufstellung eines eigenen Aufsichtspersonals erfolgen werden, und ebenso die Vorschrift wegen Abänderung (Ergänzung) des II. Teiles des Strafgesetzbuches, welche sich durch die Anordnungen des gegenwärtigen Gesetzes als notwendig darstellt, ehestens allgemein bekannt gemacht werden wird".

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes waren die Polizeidirektionen der betreffenden Landeshauptstädte unter Leitung der politischen Landesstelle betraut.

Zum Schutze der Eisenbahnen selbst und als Nachhang zu dem Polizeigesetz vom 14. März 1847 erschien das Zirkular vom 13. Mai 1847 „über die Bestrafung des Verbrechens der öffentlichen Gewaltthätigkeit durch boshafte Beschädigung der Eisenbahnen".

> Se. k. k. apost. Majestät haben laut Eröffnung der k. k. obersten Justizstelle vom 18. März d. J. an die k. k. vereinigte Hofkanzlei, und hierüber herabgelangten hohen Hofkanzleidekretes vom 22. d. M. durch a. h. E. vom 30. Januar d. J. über die Bestrafung des Verbrechens der öffentlichen Gewaltthätigkeit durch boshafte Beschädigung an Eisenbahnen, folgende Bestimmungen zu erlassen geruht.
>
> § 1. An Eisenbahnen und den dazu gehörigen Anlagen, Beförderungsmitteln, Maschinen, Gerätschaften oder anderen zum Betriebe derselben dienenden Gegenständen verübte boshafte Beschädigungen, welche so beschaffen sind, dafs daraus bei Befahrung der Bahn Gefahr für das Leben, die körperliche Sicherheit, oder das Eigentum anderer entstehen kann, unterliegen auch, wenn sie gar keinen Unfall zur Folge gehabt haben, der Strafe des schweren Kerkers von einem bis fünf Jahren, und wenn die That mit besonderer Bosheit und Gefährlichkeit verübt wurde, von fünf bis zehn Jahren.
>
> § 2. Diese Strafen finden auch dann Anwendung, wenn jemand aus Bosheit was immer für eine andere Handlung unternimmt, welche eine Gefahr dieser Art zu verursachen geeignet ist, oder eine solche Gefahr durch

geflissentliche Aufserachtlassung einer ihm bei dem Eisenbahnbetriebe obliegenden Verpflichtung herbeiführt.

§ 3. Hat das Verbrechen was immer für einen Unfall zur Folge gehabt, so ist auf fünf- bis zehnjährigen, auch nach dem Mafse der Bosheit oder Gefährlichkeit und den nachteiligen Folgen für das Eigentum, die Gesundheit oder das Leben anderer, auf zehn- bis zwanzigjährigen, unter sehr beschwerenden Umständen aber auf lebenslangen schweren Kerker zu erkennen.

§ 4. Wenn das Verbrechen den Tod eines Menschen zur Folge hatte, und dieses von dem Thäter vorgesehen werden konnte, so soll derselbe mit dem Tode bestraft werden.

§ 5. Hat sich dagegen der Thäter nach begangener That (§§ 1 und 2) entweder selbst oder durch andere so verwendet, dafs dadurch jedem Unfalle, welcher aus derselben hätte entstehen können, vorgebeugt wurde, so unterliegt er im Falle einer gegen die Vorschrift des § 1 verübten Beschädigung nur derjenigen Bestrafung, welche er durch diese an sich schon nach den Bestimmungen des § 74 des Strafgesetzbuches etwa verwirkt hat; im Falle ihm aber nur eine der im § 2 vorgeführten Handlungen zur Last fiel, bleibt er straflos.

Die später erfolgte Kaiserliche Verordnung vom 8. Februar 1851 ordnet desgleichen strafgesetzliche Bestimmungen gegen Beschädigungen und andere strafbare Handlungen in Beziehung auf Eisenbahnen und Staatstelegraphen an; endlich trat an deren Stelle das allgemeine Strafgesetz vom 27. Mai 1852.

Bald nach Erlassung des Polizeigesetzes erwies sich dasselbe insofern als ungenügend, als ein sicherer und regelmäfsiger Betrieb nicht nur eine einheitliche Leitung, sondern auch eine einheitliche Überwachung erforderte; das war nun aber bei Bahnen, welche in dem Gebiete mehrerer Überwachungsorgane lagen, nicht der Fall, und es sollte diesem Übelstande durch den Erlafs vom 18. März 1849, womit die Aufstellung eigener Ministerialkommissäre zur Überwachung der Sicherheit und Regelmäfsigkeit des Betriebes auf den Eisenbahnen angeordnet wird, abgeholfen werden.

Se. k. k. Majestät haben das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten ermächtigt, eigene Ministerialkommissäre zur Überwachung der Sicherheit und Regelmäſsigkeit des Betriebes auf den in nördlicher und südlicher Richtung im Betriebe stehenden Eisenbahnen zu bestellen und hinsichtlich der Amtsgewalt dieser Kommissäre mit a. h. E. vom 28. Februar d. J. nachfolgende Bestimmungen zu genehmigen geruht.

Zur möglichen Beseitigung der in der letzteren Zeit wahrgenommenen vielfältigen Gebrechen im Betriebe der k. k. Staats- und Privateisenbahnen und zur Hintanhaltung der für den Verkehr hieraus entstehenden Hemmungen, sowie die persönliche Sicherheit nicht selten im hohen Grade gefährdenden Unfälle werden für die in nördlicher und südlicher Richtung im Betriebe stehenden Eisenbahnen von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten eigene Ministerialkommissäre bestellt und den betreffenden Betriebsunternehmungen und Direktionen namhaft gemacht werden.

Diese Ministerialkommissäre haben die Bestimmung, die genaueste Beobachtung aller sich auf den Eisenbahnbetrieb beziehenden gesetzlichen Anordnungen, und insbesondere des mit a. h. E. vom 30. Januar 1847 erlassenen Polizeigesetzes auf das sorgfältigste zu überwachen, die entdeckten Gebrechen so schnell und wirksam als möglich zu beseitigen, oder deren Beseitigung zu veranlassen und das Ministerium stets in der Lage zu erhalten, dem so wichtigen Institute der Eisenbahnen seine Fürsorge erfolgreich angedeihen zu lassen. Die Ministerialkommissäre werden mit eigenen Instruktionen versehen, welche ihnen ihren Wirkungskreis umständlich vorzeichnen; rücksichtlich ihrer Amtsgewalt wird aber insbesondere folgendes festgesetzt:

§ 1. Die im § 26 des Polizeigesetzes für Eisenbahnen erwähnten Aufsichtsbeamten sind den Ministerialkommissären untergeordnet und haben ihren Anordnungen Folge zu leisten. Ebenso sind die Eisenbahndirektionen, Betriebs-

unternehmungen und ihre Angestellten verpflichtet, den Ministerialkommissären jede gewünschte Auskunft zu geben und ihren, unter Hinweisung auf ein Gesetz oder die Dienstinstruktionen gestellten Anforderungen unweigerlich zu entsprechen.

§ 2. In allen dringenden, eine unverzügliche Verfügung erheischenden Fällen sind sie nicht nur auf den k. k. Staats-, sondern auch auf Privatbahnen ermächtigt, Verfügungen zu treffen und auf den sogleichen Vollzug ihrer Anordnungen zu dringen.

§ 3. Die politischen Behörden haben über ihr Einschreiten unverzüglich Amt zu handeln und ihnen die nötige Assistenz zu leisten.

§ 4. Den Ministerialkommissären wird mit Beziehung auf die §§ 12, 26, 43 und 44 des Eisenbahn-Polizeigesetzes eine Disziplinargewalt über die Beamten und Diener der Eisenbahnanstalten, diese mögen vom Staate, von den Eisenbahngesellschaften oder von den Betriebsunternehmungen angestellt sein, dahin eingeräumt, daſs sie

a) dieselben durch eindringliche Verweise für versäumte Pflichterfüllung zur Rede stellen;

b) auf deren Belegung mit Geldstrafen im Disziplinarwege nach Maſsgabe der diesfalls bestehenden Dienstesstipulationen dringen, und endlich

c) dieselben vom Amte oder Dienste suspendieren können, wenn letzteres die Dringlichkeit der Umstände notwendig macht und für die gehörige Stellvertretung des suspendierten Individuums geeignete Fürsorge getroffen ist. Auch zur Requirierung des Ersatzindividuums sind sie erforderlichen Falles berechtigt.

§ 5. Über die erteilten Verweise und verhängten Geldstrafen haben die Ministerialkommissäre eigene Vermerkungen in alphabetischer Ordnung zu führen. Wiederholte fruchtlose Verweise berechtigen den Ministerialkommissär mit Beziehung auf den § 12 des Polizeigesetzes für Eisenbahnen, zu verlangen, daſs der Unverbesserliche vom Amte oder Dienste ganz entfernt werde.

§ 6. Jene Eisenbahngesellschaften oder Betriebs-

unternehmungen, welche auf solche geringe, aber in ihren Folgen dennoch wichtige Dienstvergehen, die eine sogleiche Ahndung erheischen, noch nicht bestimmte Geldstrafen festgesetzt haben, sind verpflichtet, dieses nachträglich zu veranlassen, und den Straftarif dem Ministerialkommissär längstens vier Wochen nach seiner ihnen bekannt gegebenen Bestellung mitzuteilen.

§ 7. Beschwerden, welche gegen einen Ministerialkommissär von den Eisenbahngesellschaften oder Betriebsunternehmungen erhoben werden, sind unmittelbar an das Ministerium, alle übrigen Beschwerden aber an die politische Landesstelle zu richten, und letztere müssen, wenn sie gegen einzelne Verfügungen oder Straferkenntnisse gerichtet sind, binnen längstens vierzehn Tagen von der Bekanntmachung der Verfügung oder des Straferkenntnisses an eingebracht werden, widrigenfalls sie nicht mehr berücksichtigt würden. Gegen abändernde Entscheidungen der Landesstelle steht beiden Teilen die weitere Berufung an das Ministerium, jedoch immer nur binnen vierzehn Tagen, vom Intimationstage gerechnet, offen. Alle diese Rekurse äufsern aber auf die vom Ministerialkommissär getroffenen Verfügungen keine hemmende Wirkung. —

Als Ergebnis einer nunmehr dringend gewordenen Gesetzesrevision, um „den für das allgemeine Wohl so wichtigen Betrieb der Eisenbahnen auf angemessene Weise zu regeln“, womit gleichzeitig die gesamte Bahnpolizei für die Staats- und Privatbahnen, deren Verpflichtungen und Verwaltungsgrundsätze geregelt und eine Aufsichtsbehörde geschaffen wird, ist die vortreffliche am 16. November 1851 allerhöchst genehmigte, für alle Kronländer gültige Eisenbahnbetriebs-Ordnung anzusehen.

Dieselbe zerfällt in:

I. Verpflichtungen der Eisenbahnbetriebs-Unternehmungen und ihrer Angestellten, bei Festsetzung der: A. Allgemeinen Vorschriften für den Bahnbetrieb; B. Verpflichtungen der an den Staatsbahnen angestellten Beamten und Diener; C. Verpflichtung der Privateisenbahn-Unternehmungen, sowie ihrer Beamten und Diener; D. Aufsicht und Kontrolle;

II. Verpflichtungen derjenigen Personen (des Publikums), welche die Eisenbahnen benutzen, oder sonst mit denselben in Berührung kommen.

Der § 73 dieser Betriebsordnung besagt: „Die höhere Aufsicht und Kontrolle zur Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahnen (und zwar sowohl bei Staats- als bei Privatbahnen) wird von einer zu diesem Behufe aufzustellenden Generalinspektion der Eisenbahnen (einem Generalinspektor und den ihm untergeordneten Kommissären) ausgeübt, deren Wirkungskreis durch eine besondere Dienstinstruktion bestimmt ist. Diese Generalinspektion untersteht unmittelbar dem k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten. Die Kosten der Generalinspektion werden im allgemeinen vom Staate bestritten. In Durchführung dieser Eisenbahnbetriebsordnung sah sich das Ministerium veranlafst, mit Verordnung vom 11. Dezember 1851 eine Generalinspektion für die Kommunikations-Anstalten (Eisenbahn, Post, Telegraph) provisorisch aufzustellen. „Diese Generalinspektion wird von dem Tage ihre Wirksamkeit beginnen, an welchem die allerhöchst genehmigte Eisenbahnbetriebs-Ordnung (nach Mafsgabe der Einschaltung derselben in das Reichsgesetz- und Regierungsblatt) Gesetzeskraft erlangt“, was mit 21. Februar 1852 geschah. „Zugleich werden dieser Generalinspektion die bisherigen Post- und Telegraphen-Kommissäre untergeordnet.“

Als 1858 fast sämtliche Eisenbahnen in Staatsregie betrieben wurden, somit unter dem unbeschränkten Einflufs der Regierung standen, wurde mit a. h. E. vom 21. November 1853 die Auflösung der Generalinspektion verfügt, und deren Funktionen gingen teils an die betreffenden Referenten des Ministeriums, teils an die für den Eisenbahnbetrieb bestellten Kommissäre über. Es vollzieht sich nun allmählich der

Umschwung in der Eisenbahnpolitik.

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Monarchie machte bei aller rühmenswerten Thätigkeit der Staatsverwaltung doch keine genügenden Fortschritte, und so sah sich die Regierung, unvermögend, den immer dringender werdenden Handels-, industriellen und militärischen Anforderungen ent-

sprechen zu können (die grofse Massenbewegung und Aufstellung der Armeen in Galizien und Siebenbürgen 1854 wurde von den Truppen gröfstenteils zu Fufs ausgeführt, weil die Verbindung Oderberg-Krakau über preufsisches Gebiet führte, und die Endpunkte der Linien nicht über Krakau, Szolnok und Szegedin reichten) genötigt, den bislang hochgehaltenen Grundsatz „nur Staatsbahnen“ aufzugeben, und durch Reformen bei der Eisenbahngesetzgebung, sowie Gewährung aufserordentlicher Begünstigungen das Privatkapital heranzuziehen.

Die Staatsverwaltung war sich klar geworden, dafs sie immerhin einzelne Linien, keineswegs aber ganze Bahnsysteme bauen oder ankaufen könne. Es mufste der Privatunternehmung ermöglicht werden, auch da einzugreifen, wo die Rentabilität nicht ganz sicher war; als ein hierfür geeignetes Mittel erschien die Zinsgarantie mit dem Charakter der Annuität als Teil des Kaufpreises. Die Verpflichtung der Reichsfinanzen sei ohnedies nur eine vorübergehende; beim Staatsbahnbau ständen dem Anlagekapital der Betriebsertrag, beim Privatbau den Steuereingängen die Garantie gegenüber; in dem letzteren Falle trete jedoch durch Herannahen des Heimfalles eine Vermehrung des Staatsvermögens ein. Aus diesen Gründen und gewissermafsen als Vorläufer der bald hierauf erfolgten Veräufserung der Staatsbahnen erflofs das noch heute gültige

Eisenbahn-Konzessionsgesetz vom 14. September 1854 „für alle Kronländer mit Ausnahme der Militärgrenze, betreffend die Erteilung von Konzessionen für Privat-Eisenbahnbauten“ in Gemäfsheit der a. h. E. vom 8. September. Ein der Regierung nahestehendes Blatt begründet die Erlassung dieses Gesetzes u. a. damit, dafs wohl kein Staat so sehr wie Österreich auf Herstellung eines umfassenden, alle Teile des Reiches mit einander und mit dem Zentrum verbindenden Eisenbahnnetzes angewiesen sei. Die Regierung habe schon längst diese innere Aufgabe anerkannt und deren Lösung sich angelegen sein lassen; Zeugnis dafür, dafs die erste Aktienschienenbahn auf dem europäischen Kontinente in Österreich zur Ausführung kam, und dafs die Regierung bald die Initiative zur Anlage des Staatsbahnsystems ergriff. Dennoch blieb Österreich seit 1846 gegenüber anderen Staaten im Eisenbahn-

bau zurück. Die Schwierigkeiten lagen in der früheren eigentümlichen Verfassung und Administration mancher Landesteile der Monarchie, in den mächtigen Hindernissen des Bodens, der vielen Gebirge und Alpen. Während der Ausführung des Netzes traten innere Erschütterungen ein, welche die Fortführung verzögerten und die vorhandenen Schwierigkeiten durch finanzielle vermehrten.

In demselben Maſse, als der Staat mit Hemmnissen aller Art zu kämpfen hatte, wuchsen die Ansprüche der verschiedenen Kronländer an den Besitz dieses Verkehrsmittels und wurden industrielle, kommerzielle, selbst politische Motive hierfür immer zahlreicher und stärker.

Der Staat konnte also den Anforderungen und Bedürfnissen der weiten Monarchie nicht gerecht werden und sah sich veranlaſst, den Weg anderer Länder einzuschlagen, indem er die Privatthätigkeit entschiedener als bisher zur Anlage von Eisenbahnen ermunterte. Das neue Konzessionsgesetz habe die wesentliche Bestimmung, die Privatthätigkeit, sei es von Einzelnen oder Vereinen, für die Anlage von Eisenbahnen zu ermuntern und normativ zu regeln. Um eine gröſsere Beteiligung an Eisenbahnunternehmungen seitens der Privaten zu bewirken, waren nämlich wesentliche Modifikationen des bisher bestandenen Eisenbahn-Konzessionsgesetzes unumgänglich. Vor allem war das Verfahren betreffs der Erbauung von Privateisenbahnen so viel als möglich zu vereinfachen, und zur weiteren Ermunterung der Privaten schien es nötig, den Teilnehmern jede sich sonst durch Zweckmäſsigkeit empfehlende Begünstigung angedeihen zu lassen.

Seinem Inhalte nach stellt das Gesetz nur Normen und allgemeine Bedingungen auf, nach denen die Privaten bei dem Eisenbahnbau vorzugehen haben; die hierbei gesteckten Grenzen sind jedoch so weite, daſs es denselben den freiesten Spielraum eröffnet; seiner ganzen Anlage nach ist es so elastisch, daſs es jedem lokalen Bedürfnisse, sowie allen besonderen Umständen ohne Mühe sich wird anschmiegen lassen.

Als Vorbild für dieses Gesetz dienten ohne Zweifel die 1838 erlassenen „Direktiven“, nur sind die in den letzteren

nicht genau zum Ausdruck gekommenen Normen teils schärfer umgrenzt, teils weiter entwickelt. So wird im neuen Konzessionsgesetze die Bewilligung zu den Vorarbeiten von der Konzession zur Anlage der Bahn getrennt, indem der Konzessionswerber mit den früher genannten „weder ein Vorrecht auf die Konzession der fraglichen Eisenbahn, noch ein sonstiges ausschliefsliches Befugnis“ erhält. Die Konzessionsdauer wird dagegen bis auf 90 Jahre ausgedehnt, welche Zeitdauer allerdings nicht überschritten werden kann, nach deren Ablauf das unentgeltliche Heimfallsrecht unmittelbar an den Staat in Kraft tritt. Des Konzessionswerbers ausschliefsliches Recht zu dem bezüglichen Eisenbahnbau, desgleichen das Expropriationsrecht für gemeinnützige Unternehmungen, in Ansehung der hierfür unumgänglich notwendigen Räume werden ausdrücklich gewahrt.

Dem Unternehmer erwächst die Verpflichtung der Vergütung jeglichen Schadens an öffentlichem oder Privatgute, der Wiederherstellung gestörter Kommunikationen (Wege, Brücken, Stege), endlich die Übernahme öffentlicher Leistungen.

Anlage und Betrieb der Bahn, die Erstellung bzw. Herabsetzung der Tarife bleiben der Genehmigung der Staatsverwaltung vorbehalten, eventuell auch die Ordnung der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse mit den angrenzenden Bahnen.

Die wichtigste Bestimmung ist jedoch die folgende: „Es bleibt nämlich dem Ermessen der Staatsverwaltung überlassen, einer Eisenbahnunternehmung nach den obwaltenden besonderen Verhältnissen eine oder die andere Verbindlichkeit zu erleichtern, oder andererseits in ganz besonderen Fällen, z. B. wenn von der Staatsverwaltung eine Zinsengarantie für das Unternehmen übernommen wird etc., bei Erteilung der Konzession die Erfüllung noch anderweitiger Verbindlichkeiten zur Bedingung zu machen.“

Wenn früher die Privatthätigkeit völlig unzureichend war, um das von der Regierung geplante Eisenbahnnetz auch nur annähernd zur Ausführung zu bringen, so wurden durch das neue Konzessionsgesetz mit einemmal nicht nur ein wesentlicher Teil der bisherigen Hemmnisse für die Privatspekulation

beseitigt, sondern den Eisenbahnen geradezu glänzende Aussichten eröffnet, welche eine fieberhafte, bisher nur in England wahrgenommene Bewegung, einen Zuflufs von ausländischen Kapitalien und damit eine ganze Flut von Bewerbungen um Eisenbahnkonzessionen im Gefolge hatte.

Um nun, wie es damals hiefs, „die herzuströmenden Geldkräfte in ein geregeltes Bett zu weisen und den Ausbau der von der Staatsverwaltung betriebenen Linien zu beschleunigen", veröffentlichte die Regierung den am 1. November 1854 allerhöchst genehmigten Plan für ein grofsartiges etwa 900 Meilen umfassendes

„Eisenbahnnetz für den österreichischen Kaiserstaat" — unter Anlehnung an das früher (s. S. 168) mitgeteilte von der „Zentral-Befestigungs-Kommission des Reiches" entworfene — welches die „Wiener Zeitung" vom 10. November 1854 folgendermafsen einführt:

„Kaum ein Jahrzehnt, nachdem zwischen Liverpool und Manchester die erste Lokomotivbahn eröffnet, und bald nachher, als dieses beschleunigte Kommunikationsmittel auf den Kontinent verpflanzt worden war, fand sich die kais. Regierung im Jahre 1841 veranlafst, die Anlegung von Eisenbahnen in den Hauptverkehrsrichtungen der Monarchie anzuordnen und zur sicheren schleunigen Ausführung dieses Beschlusses den Bau derselben auf Staatskosten zu bewerkstelligen. Die seit jener Zeit eingetretene Entwicklung der Verhältnisse, insbesondere aber die Gleichstellung aller Teile des Reiches und deren Vereinigung unter einer gemeinsamen, die rasche Eröffnung der Hilfsquellen der öffentlichen Wohlfahrt bezweckenden Gesetzgebung führten zu der Ueberzeugung, dafs jene einzelnen Linien bei aller ihrer Wichtigkeit und selbst in der ihnen seither zu Teil gewordenen Erweiterung mit Einschlufs der bestehenden Privatbahnen dem sich kundgebenden Bedürfnisse nicht mehr genügten. Der Fall der Schranken des inneren Verkehrs, die Entlastung des Grundeigentums, die Reform der Zoll-Gesetzgebung, die vereinbarte Erleichterung des Verkehrs mit den benachbarten Staaten, die auf die östlichen Kronländer ausgedehnte österreichische Zivilgesetzgebung und die Erweiterung der Wirksamkeit der Nationalbank übten einen ebenso raschen und wohlthätigen Einflufs auf den Aufschwung der Bodenkultur, auf die Entwicklung der Industrie und die Verzweigungen des Handels.

Die hierdurch gesteigerten Anforderungen an den Verkehr liefsen die Nothwendigkeit einer schnelleren und für die Bewegung gröfserer Gütermengen geeigneten Zirkulation zwischen den verschiedenen Gebieten des Reiches erkennen, welche nur durch eine Vervollständigung des Systems

der Eisenbahnen erzielt werden kann, die überdies durch die inzwischen in den Nachbarstaaten erfolgte Vervielfältigung der Eisenbahnlinien geboten schien, um der hiermit drohenden Gefahr der Ablenkung des Verkehrs nach anderen Richtungen zu begegnen. Welche überwiegende Vorteile der Bestand der alle einzelnen Teile des Reiches verbindenden Eisenbahnen für die Verteidigungsfähigkeit des Reiches darbietet, wurde durch die Erfahrung überzeugend dargethan.

In allergnädigster Erwägung dieser Verhältnisse haben Se. k. k. ap. Majestät — bewogen von der erhabenen Fürsorge für das rasche Aufblühen der Wohlfahrt des Kaiserreiches und für die Erhöhung seiner Wehrkraft — den Allerhöchsten Befehl erlassen, bei der Anlage der Eisenbahnlinien des österreichischen Kaiserreiches nach einem wohlüberdachten, alle Teile des Staatsgebietes angemessen berücksichtigenden Systeme vorzugehen, und sowohl in der Richtung, als in der Verzweigung der Linien, einem im voraus entworfenen, in strategischer, nationalökonomischer und handelspolitischer Rücksicht wohlbegründeten Eisenbahnnetze zu folgen.

Diesem Allerhöchsten Befehle gemäfs wurde mit Berücksichtigung der Bedürfnisse des Reiches und jedes Kronlandes insbesondere das Eisenbahnnetz für den österreichischen Kaiserstaat entworfen, von Sr. k. k. ap. Majestät Allerhöchst genehmigt und dem Handelsministerium zur Veröffentlichung dieses Eisenbahnnetzes die allergnädigste Ermächtigung erteilt.

Das gedachte Eisenbahnnetz, (nach seiner Vollendung in einer Gesamtlänge von ungefähr 1240 deutschen Meilen) enthält aufser den bereits vollendeten oder im Baue begonnenen Eisenbahnen[1]) und vorbehaltlich aller

---

[1]) Die bereits vollendeten Bahnen umfassen die nördliche Staatsbahn von der sächsischen Grenze bei Bodenbach bis Brünn und Olmütz, die südliche Staatsbahn I. Sektion von Wien bis Mürzzuschlag, mit Einschlufs der Seitenbahnen nach Laxenburg und Ödenburg; die südliche Staatsbahn II. Sektion von Mürzzuschlag nach Laibach; die südöstliche Staatsbahn von Marchegg bis Szolnok und Szegedin; die östliche Staatsbahn von Krakau bis an die preufsische Grenze bei Myslowitz; die lombardisch-venetianische Staatsbahn von Venedig bis Coccaglio und Mantua, dann von Mailand über Monza bis Camerlata bei Como; die k. k. Montanbahn von Orawitza nach Basiasch; die Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Wien nach Brünn, Olmütz und an die preufsische Grenze bei Oderberg mit dem Flügel von Wien nach Stockerau; die Wien-Brucker Bahn; endlich die Pferdebahnen von Linz nach Budweis, von Linz nach Gmunden, von Prefsburg nach Szered und von Prag nach Lana, zusammen in einer Länge von 244 Meilen.

Zu den im Bau begonnenen Eisenbahnen gehören die k. k. Wiener Verbindungsbahn, die ferneren Staatsbahnlinien von Laibach nach Triest mit der Verlängerung bis an die lombardisch-venetianische Grenze; von Steinbrück nach Agram mit der Verlängerung bis Sissek und Karlstadt;

nach Umständen etwa erforderlichen Abänderungen und Ergänzungen folgende Hauptrichtungen:

Wien-Salzburg bis zur bayrischen Grenze; Linz bis an die bayrische Grenze gegen Passau; Prag-Pilsen gegen die bayrische Grenze gegen Amberg und Nürnberg; Pilsen-Eger-Asch; Pilsen-Budweis; Aufsig-Teplitz-Eger; Reichenberg an die sächsische Grenze bei Zittau; Reichenberg-Pardubitz Oswiecim-Podgorze; Oswiecim-Chelmek zum Anschlusse an die Krakauer Bahn; Krakau-Przemysl-Lemberg-Brody; Przemysl-Czernowitz bis an die Grenze der Moldau; Pest-Miskolcz-Kaschau bis zum Anschlusse an die galizische Bahn; Debreczin-Tokay-Miskolcz; Ofen-Stuhlweifsenburg-Gr. Kanizsa-Agram; Ödenburg-Gr. Kanizsa; Gr. Kanizsa-Fünfkirchen; Gr. Kanizsa-Marburg; Szegedin-Maria Theresiopel-Mohacs-Esseg; Szegedin-Peterwardein-Semlin; Temesvar-Weifskirchen bis an die Donau; Temesvar-Alt-Arad-Hermannstadt bis an die walachische Grenze und Kronstadt; Hermannstadt-Karlsburg-Klausenburg zum Anschlusse an die ungarische Bahn; Fiume-St. Peter zum Anschlusse an die südliche Staatsbahn; Klagenfurt-Marburg; Klagenfurt-Villach-Udine; Innsbruck-Bozen; Mantua-Borgoforte zum Anschlusse an die italienische Zentralbahn; Bergamo-Lecco; Mailand-Piacenza; Mailand-Pavia.

Durch dieses Eisenbahnnetz wird die österreichische Monarchie mittelst dreier Hauptlinien von Westen nach Osten und mittelst ebenso vieler von Süden nach Norden durchschnitten, und es werden die wichtigsten Orte der Monarchie nicht blofs untereinander, sondern auch mit sämtlichen Nachbarstaaten in segenverheifsende Verbindung gebracht.

Um die raschere Vollendung dieses Eisenbahnnetzes herbeizuführen, haben ferner Se. k. k. ap. Majestät dem Grundsatze nach allergnädigst genehmigt, dafs Privatunternehmungen sich an der Ausführung dieser Eisenbahnlinien beteiligen können, und zwar entweder unmittelbar oder in Gemeinschaft mit der Staatsverwaltung (durch eine werkthätige Beteiligung oder Unterstützung der letzteren, wo überwiegende Gründe hiezu obwalten); die Entscheidung der Frage, ob die bezügliche Bahn Privaten zum Baue

---

die galizische Staatsbahn von Krakau über Bochnia bis Dembica; die Linie von Szolnok nach Debreczin und Grofswardein; die Linie von Szegedin nach Temesvar; die Linie von Fünfkirchen nach Mohacs; jene von Innsbruck bis an die bayrische Grenze bei Kufstein; die Linie von Coccaglio nach Bergamo mit der Verlängerung bis Monza; jene von Verona nach Bozen; jene von Treviso bis an den Tagliamento mit der Verlängerung bis an die lombardisch-venetianische Grenze zum Anschlusse an die südliche Staatsbahn; ferner die Privatbahnen und zwar die Fortsetzung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis Oswiecim mit den Flügeln von Troppau und Bielitz, die Bahn von Bruck nach Neu-Szöny bei Komorn; endlich die Kohlenbahnen von Köflach nach Graz, von Rossitz nach Brünn, von Kladno nach Kladrup, zusammen in einer Länge von 199 Meilen.

und Betriebe überlassen werde, ist infolge der diesfalls von den Privaten zu stellenden Ansuchen für jeden einzelnen Fall der Allerhöchsten Schlufsfassung vorbehalten.

Um diese Allerhöchsten Begünstigungen des Privat-Eisenbahnbaues desto wirksamer und erfolgreicher zu gestalten, wurde infolge a. h. Entsch. vom 14. September d. J. mit der Verordnung des Handelsministers vom selben Datum eine neue Vorschrift für Konzessionserteilung erlassen, welche in Vergleichung mit den früheren diesfälligen gesetzlichen Anordnungen den Privat-Eisenbahnbau-Unternehmungen besondere Erleichterungen und Vorteile gewährt. Auf diese Weise wird einerseits die Privatspekulation bei dem Eisenbahnbau in Österreich ein gewinnversprechendes Feld eröffnet, andererseits aber jedes Privatunternehmen dem Dienste der Gesamtinteressen untergeordnet, und auf solche Weise das öffentliche Wohl mit den auf Gewinn berechneten Unternehmungen der Einzelnen in volle Übereinstimmung gebracht.“

Bei der Aufstellung des Netzes erachtete die Staatsverwaltung die Ausführung lediglich strategischer und die Ergänzung politisch wichtiger Linien als ihre eigene Aufgabe, während der Privatthätigkeit alle für den Handel und Verkehr nötigen Linien vorbehalten bleiben sollten; nach dem ursprünglichen Plane war für die Herstellung des projektierten Netzes ein Zeitraum von 20 Jahren und die Bedeckung der Anlagekosten von etwa 400 Mill. fl., also 20 Mill. fl. per Jahr, aus dem Staatsschatze in Aussicht genommen, (jedoch später wieder aufgegeben). Nach Vollendung der geplanten Eisenbahnen besäfse die Monarchie nicht weniger als zehn wichtige Anschlufspunkte im Westen, drei im Osten und je fünf im Norden und Süden. Als vorwiegend strategische Linien wurden bezeichnet, und zwar in westlicher Richtung: Wien-Linz-Salzburg-bayrische Grenze (44 Meilen), Linz-Passau (14 Meilen), Prag-Pilsen-bayrische Grenze (22 Meilen); in östlicher Richtung: Dembica-Przemysl-Czernowitz (57 Meilen) und Lemberg-Brody (14 Meilen); in südöstlicher Richtung: Agram-Karlstadt und Agram-Sissek (12 Meilen), Bergamo-Monza (4½ Meilen), Mailand-Piacenza (8 Meilen), Mailand-Pavia (4 Meilen), Mantua-Borgoforte (2 Meilen), vom Tagliamento bis zur östlichen Landesgrenze und zum Anschlufs an die südliche Staatsbahn bei Nabresina (12 Meilen). Als strategisch-kommerziell wichtige Linien: Innsbruck-

Bozen (14 Meilen), Marburg-Klagenfurt (15 Meilen), Klagenfurt-Villach-Udine (18 Meilen).

Als politisch wichtig für die östlichen Länder der Monarchie: Ödenburg-Kanizsa-Fünfkirchen (36 Meilen), Agram-Kanizsa-Ofen (44 Meilen), Pest-Tarnow (54 Meilen), Mohacs-Baja-Szegedin (17 Meilen), Temesvar-Hermannstadt (35 Meilen).

Als industrielle Bahnen zum Anschlufs an die Kohlenfelder: Pilsen-Budweis (19 Meilen), Teplitz-Eger (18 Meilen), Kladno-Kralup (3 Meilen), Graz-Köflach (8 Meilen).

Im zeitlichen und auch ursächlichen Zusammenhange mit dem neuen Konzessionsgesetz steht die am 19. Oktober 1854 erflossene a. h. G. des Vorschlages, „dafs die auf Staatskosten erbauten oder eingelösten und bisher in eigener Regie betriebenen Eisenbahnen gegen eine entsprechende Ablösungssumme an Privatunternehmer auf eine gewisse Reihe von Jahren zum Betriebe überlassen werden sollen“, womit der folgenschwere Umschwung vollzogen erscheint; die trotz Zurückhaltung der für eine bessere Ausstattung oder Vollendung der Linien bestimmten Summen in den letzten Jahren unter einem absolutistischen Bureaukratismus erzielten ungünstigen finanziellen Ergebnisse des Staatsbetriebs, die trotz der Neutralität Österreichs grofsen Opfer für den orientalischen Krieg, der mifsliche Stand der Finanzen bei jährlich steigendem Defizit, das Sinken des öffentlichen Kredits, endlich die Bürde der beträchtlichen Anlehen waren ebensoviele Gründe für die Ergreifung aufserordentlicher Mafsregeln; es sollten und mufsten ausgiebige Einnahmequellen eröffnet werden, und solche glaubte man in der Veräufserung von Staatsbahnen — denn so darf wohl eine neunzigjährige Pachtdauer genannt werden — zu finden.

Die Erfolge der Privatunternehmung

auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens sind während der Zeit der vielseitigen Staatsthätigkeit nahezu verschwindende; sie beschränken sich eigentlich auf den verhältnismäfsig langsamen Weiterbau der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn gegen Galizien, sowie

die Fortsetzung der Wien-Raaber Bahn; andererseits auf die später konzessionierten Kohlenbahnen, infolge der sich hauptsächlich in Böhmen mächtig entwickelnden Industrie, deren Lebensbedingung die Zufuhr billiger Kohle bildete. Diese Bahnen sind, nebst der am 25. Januar und 3. August 1853 konzessionierten 25,4 km langen

Wolfsegg-Traunthaler Kohlenbahn, einer Pferdebahnanlage von Wolfsegg zur Linz-Gmundner Bahn, noch folgende:

Die **Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn**, welche den Zweck hatte, die für die Schiffahrt nötigen Kohlen mit geringen Kosten aus den anerkannt guten Fünfkirchner Gruben an die Donau zu schaffen. Auf Grund des interessanten Übereinkommens[1])

---

[1]) Die Staatsverwaltung übernimmt die Verbindlichkeit, im Königreiche Ungarn von Mohacs über Fünfkirchen nach den dortigen von der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu bezeichnenden Kohlengruben u. event. falls es ihrem Bedürfnisse zusagen sollte, nach jenen von Pecsvar, eine Staatseisenbahn zu bauen, welche gleich den übrigen k. k. Staatsbahnen ein vollständiges, unbeschränktes Eigentum des Staates zu bilden hat.

Die Staatsverwaltung wird den Bau der genannten Eisenbahnstrecke ohne Verzug in Angriff nehmen, und wenn nicht aufsergewöhnliche unvorhergesehene Hemmnisse eintreten, binnen des Solarjahres 1854 zur Vollendung bringen. Die Donau-Dampfsch.-Gesellschaft verpflichtet sich, die zu diesem Baue erforderlichen Kosten zu bestreiten, und die entfallende Bausumme in den von der Staatsverwaltung vorgezeichneten Raten an die k k. Staatseisenbahn-Hauptkasse abzuführen. . . . .

Als Vergütung dieser von der Donau-Dampfsch.-Gesellschaft für die Staatsverwaltung bestrittenen Baukosten überläfst die Staatsverwaltung der Donau-Dampfsch.-Gesellschaft ausschliefslich den Betrieb und die Betriebseinnahmen auf der Bahn durch 45 Jahre, von der Übergabe derselben an die Donau-Dampfsch.-Gesellschaft angefangen; der Donau-Dampfsch.-Gesellschaft werden jedoch von seiten der Staatsverwaltung lediglich der Unter- und Oberbau, dann die Stations- und sonst aufgeführten Gebäude der fraglichen Eisenbahnstrecke in gleich benutzbarem Zustande übergeben, während die Donau-Dampfsch.-Gesellschaft die gesamten zum ordnungsmäfsigen Betriebe der Eisenbahn erforderlichen Einrichtungen aus Eigenem zu besorgen und insbesondere auf ihre Kosten die erforderlichen Betriebsmittel anzuschaffen hat. . . . .

Die Gesellschaft ist bei Festsetzung des Tarifes auf der fraglichen Bahnstrecke an die Einwilligung der Staatsverwaltung gebunden; es wird

vom 20. Juli 1853 übernimmt die Staatsverwaltung den Bau der etwa 60 km langen auf 45 Jahre konzessionierten Bahn auf Rechnung der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft; ihre Bauthätigkeit erstreckt sich jedoch nur auf die Vollendung der Linie von den Kohlengruben Fünfkirchens bis Üszög, welche am 1. Dezember 1854 dem Betriebe übergeben wird. Wiederholte Störungen, so durch den Ausbruch von Krankheiten in jener Gegend, ermöglichten die Aufnahme bzw. Übergabe des Weiterbaues an die Gesellschaft erst Ende August 1855; infolge der durch eine Tracenänderung abermals verursachten Verzögerung konnte die mit allen Mitteln angestrebte Eröffnung der ganzen Linie und zwar für den Kohlenverkehr erst am 2. Mai 1857, für andere Güter im Juli 1858, endlich für den Personenverkehr im April 1859 stattfinden.

Brünn-Rossitzer Bahn. In den fünfziger Jahren ver-

---

jedoch schon im voraus zugestanden, rücksichtlich der Beförderung von Waren auf der fraglichen Eisenbahnstrecke als Minimum eine Gebühr von 2 Kr. pro Meile und Zentner solange abzunehmen, als nicht das Erträgnis der fraglichen Eisenbahnstrecke eine Herabsetzung dieses Tarifsatzes thunlich macht. Die Donau-Dampfsch.-Gesellschaft wird die zum Bau der Eisenbahn der Staatsverwaltung übergebenen Summen nach einem bestimmten Tilgungsplane in jährlich gleichen Raten von dem 6. bis einschliefslich 45. Betriebsjahre in Abschreibung bringen. . . . .

Die Staatsverwaltung hat auch noch vor Beendigung der festgesetzten 45jährigen Frist das Recht, der Donau-Dampfsch.-Gesellschaft den Betrieb der Bahn halbjährig aufzukünden, und von der Donau-Dampfsch.-Gesellschaft zu übernehmen. In diesem Falle ist jedoch die Staatsverwaltung verpflichtet, der Donau-Dampfsch.-Gesellschaft denjenigen Teil der von ihr der Staatsverwaltung übergebenen Bausumme zurück zu vergüten, welcher nach dem Tilgungsplane noch nicht zur Abschreibung zu gelangen hatte. Wenn der Betrieb an die Staatsverwaltung zu übergehen hat, ist die Donau-Dampfsch.-Gesellschaft verpflichtet, die Eisenbahnstrecke samt den Gebäuden oder sonstigen Zugehörungen im vollkommen guten Baustande zu übergeben. Dagegen wird die Staatsverwaltung der Donau-Dampfsch.-Gesellschaft in diesem Falle die von der letzteren angeschafften zum fundus instructus der fraglichen Bahnstrecke gehörigen brauchbaren Lokomotiven, Tender, Wagen und Schneepflüge, sowie die vorhandenen verwendbaren Werkstätteneinrichtungen und Materialvorräte nach ihrem wahren Werte zur Zeit der diesseitigen Übernahme ablösen, und die Donau-Dampfsch.-Gesellschaft ist verpflichtet, sich diese Ablösung gefallen zu lassen.“

einigten sich mehrere Kohlenwerksbesitzer und Industrielle Brünns, um die Bewilligung für die Anlage einer Eisenbahn von Brünn zu den Kohlengruben von Rossitz, Zbeschau, Oslawan und Neudorf zu erwirken. Die Bildung einer Aktiengesellschaft wurde am 22. April genehmigt, die vorläufige Bewilligung zur Einleitung der nötigen Vorbereitungen mit a. h. E. vom 24. Juni 1852, dann die Konzessionsurkunde selbst am 15. Januar 1854 und zwar auf 80 Jahre für den Bau und Betrieb der Brünn-Rossitzer Eisenbahn und der zur Verbindung der Oslawaner, Zbeschauer und Neudorfer Kohlenwerke nötigen Zweigbahnen, erstere als Lokomotiv-, letztere als Pferdebahnen, mit dem ausschliefslichen Rechte, auf diesen Bahnen den Transport von Personen, Kohlen und anderen Gegenständen zu bewerkstelligen, erteilt. Die Linie Brünn-Rossitz-Segen Gottes (23,4 km) wurde am 2. Januar 1856 für den Kohlentransport, am 1. Juli d. J. für den allgemeinen Verkehr eröffnet.

Die Genehmigung der Statuten der Gesellschaft erfolgte am 5. November 1857 (s. S. 215).

Graz-Köflacher Eisenbahn- und **Bergbaugesellschaft.** Mit Vertrag vom 26. Dezember 1854 vereinigten sich mehrere Grubenbesitzer unter dem Namen: Voitsberg-Köflach-Lankowitzer Steinkohlengesellschaft, um ihre reichen Felder gemeinsam ausbeuten zu können. Am 20. Januar 1855 unterbreiten sie der Staatsverwaltung ein Gesuch für die Konzessionierung einer Eisenbahn von Köflach nach Graz für den Personen- und Sachentransport, welchem mit der auf eine achtzigjährige Dauer lautenden Konzessionsurkunde vom 26. August 1855 entsprochen wird. Die ursprüngliche Absicht, das für den Bau der Bahn benötigte Kapital — laut Beschlufs vom 26. Dezember 1854 sollte ein Darlehen im Betrage von 3 Mill. fl. aufgenommen werden — selbst zu beschaffen, wurde jedoch fallen gelassen, und dafür an die Gründung einer Aktiengesellschaft geschritten. Gegen eine Entschädigung von 2546 Stück Aktien à 200 fl. ö. W. zum Nennwerte wurden die Konzession und die Kohlengruben an die „k. k. privilegierte Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft“ übertragen, deren Statuten am 3. März 1856 genehmigt und am 16. Juni 1856 die erste Generalversammlung abgehalten.

Der Mitte April 1857 begonnene und energisch betriebene Bau fiel gerade in eine finanziell höchst ungünstige Zeit, und nur dem erfolgreichen Eingreifen des Finanzministeriums ist es zu danken, dafs derselbe weitergeführt und später durch die Begebung eines lange schon in Aussicht genommenen Anlehens auch beendet werden konnte.

Am 3. April wurde die Bahn von Graz nach Köflach (40 km) für den Personen- und am 1. November 1860 für den Frachtenverkehr eröffnet.

Die Gesellschaft bemühte sich ohne Erfolg, zuerst die Staatsverwaltung, später die an deren Stelle tretende Südbahngesellschaft zur Übernahme des Betriebs zu bewegen, so dafs sie sich zum Regiebetrieb entschliefsen mufste, und nur die Betriebsmittel von der Südbahngesellschaft leihweise übernahm. Der Mietvertrag ging Februar 1864 zu Ende, und die Graz-Köflacher Eisenbahngesellschaft erneuerte ihn nicht mehr, sondern entschlofs sich zum Ankauf der Wagen.

Buschtehrader Eisenbahn. Im Oktober 1846 erhielt Fürst Fürstenberg als Eigentümer der Prag-Lanaer Pferdebahn die Bewilligung zum Bau einer Flügelbahn zu den trefflichen Buschtehrader Steinkohlenwerken, und im nächsten Jahre werden Studien behufs Umänderung der Pferde- in eine Lokomotivbahn, sowie deren Fortsetzung zu den Gruben und an die k. k. nördliche Staatsbahn gemacht. In demselben Jahre wird der Staatsverwaltung ein Privilegiengesuch unterbreitet, welches jedoch erst mit der Privilegurkunde vom 17. November 1850 erledigt wird, die eine Konzessionsdauer von 50 Jahren festsetzt und gleichzeitig die Bewilligung enthält, die Pferdebahnstrecke von Wejhybka nach Prag in eine Lokomotivbahn umzugestalten, und von der Station Wejhybka eine Zweigbahn in das Buschtehrader Kohlenrevier zu führen. Die Bahn soll in Prag an zwei Punkten beginnen und zwar beim schon bestehenden Prag-Lanaer Bahnhofe vor dem Sandthor, dann beim Stationsplatze der k. k. Staatsbahn bei Bubentsch, und sich bei Wejhybka in zwei Arme, nach Kladno und Buschtehrad, teilen. Der Kostenvoranschlag für Bau und Ausrüstung der im ganzen 43,6 km langen Prag-Buschtehrader Kohlenbahn samt

Zweigbahn wurde mit 1,95 Mill. fl., ihre jährliche Leistungsfähigkeit in dreihundert Arbeitstagen mit je zwölf Arbeitsstunden per Tag, mit 7,2 Mill. Ztr. Kohle berechnet. Mit a. h. E. vom 21. Dezember 1852 wurde dem Fürsten unter Verzichtleistung auf das allerhöchste Privilegium vom 17. November 1850 die vorläufige Bewilligung zur Bildung einer Aktiengesellschaft und zu den Vorarbeiten für die Fortsetzung der bestehenden Pferdebahn von Prag nach Lana zu dem Buschtehrader Kohlenrevier, sowie für eine Lokomotivbahn nach Kralup nebst Zweigbahnen erteilt. Auf dieser Grundlage wurde zwischen dem Fürsten und mehreren Gewerken, sowie Privaten ein Gesellschaftsvertrag am 24. August 1853 abgeschlossen, mit welchem der Fürst der zu gründenden Aktiengesellschaft die ihm gehörige Pferdebahn samt dem Privilegium um eine Ablösungssumme von 380 000 fl. CM., zahlbar in Aktien des neuen Unternehmens, abtritt.

Die Bildung der Buschtehrader Eisenbahngesellschaft wird unter dem 21. Oktober, deren Statuten am 31. Oktober genehmigt, und der Gesellschaft am 20. November 1855 ein allerhöchstes Privilegium auf 50 Jahre erteilt, und zwar zum Bau und Betrieb einer Pferdeeisenbahn in der Richtung von Wejhybka nach dem Buschtehrader Kohlenrevier, sowie für die Anlage und den Betrieb einer Lokomotiveisenbahn in der Richtung von dem Buschtehrader Kohlenrevier nach Kralup mit Einschlufs der Zweigbahnen nach den Kohlengruben, unter Übertragung des Privilegiums der Prag-Lanaer Eisenbahn an die Gesellschaft. Die Lokomotivbahn Alt-Kladno-Duby-Kralup (20,4 km) konnte am 23. Februar, dann für den Personentransport, welcher nur mittelst Kohlenzügen bewerkstelligt wurde und ausnehmend schwach blieb, am 1. April 1856 eröffnet werden.

Am 2. Mai 1857 trifft die Buschtehrader Bahn mit der Prager Eisenindustriegesellschaft ein Übereinkommen, dahin gehend, dafs die erstere die von der Eisenindustriegesellschaft erbaute Bahnstrecke zwischen Kladno und Wejhybka, gegen Tragung der halben Unterhaltungskosten in so lange mit benutzen könne, als sie (die Buschtehrader Eisenbahngesellschaft)

es nicht in ihrem Interesse findet, die ursprünglich projektierte Verbindungsbahn von Kladno entlang dem weiteren westlichen Kohlenrevier neu herzustellen; noch in demselben Jahre wurde die Buschtehrader Eisenbahn bei Kladno mit der von der Prager Eisenindustriegesellschaft von Kladno nach Nutschitz (0,41 Meile) für den Erztransport in kaum drei Monaten erbauten Bahn verbunden. Die Kohlen, welche früher per Achse nach Wejhybka kamen, wurden jetzt in etwa 28 Zentner fassende Kisten geschafft, deren je fünf auf einen offenen Wagen geladen und mittelst Lokomotive nach Wejhybka befördert. Wegen der Verschiedenheit der Spur mufsten die Kisten dort mittelst Krahnen auf die Pferdebahnwagen gehoben werden.

Aufsig-Teplitzer Eisenbahn. Das Konsortium für die zu gründende „Aufsig-Teplitzer Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft“ erhielt am 2. August 1856 das Privilegium für die Anlage und den Betrieb einer Lokomotiveisenbahn von Aufsig nach Teplitz, deren Bau binnen 18 Monaten vom Tage des Privilegiums an zu vollenden ist; die Dauer des Privilegiums hat für 80 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu gelten; nach Verlauf von 12 Jahren hat der Staat jederzeit das Recht, die gegenwärtige Konzession und beziehentlich die konzessionierte Bahn einzulösen.

Die Gesellschaft wird zur Anlage von Zweigbahnen für Lokomotiv- oder Pferdebetrieb zu den im Bereiche der Bahn liegenden Kohlenwerken und anderen industriellen Etablissements, wofür die jedesmalige allerhöchste Bewilligung einzuholen ist, ermächtigt.

Die Statuten der Gesellschaft wurden am 10. März 1857 genehmigt und die erste Generalversammlung am 7. Februar 1858 abgehalten, welche den Beschlufs fafste, das Bergbauunternehmen fallen zu lassen, um die Abänderung der Statuten einzukommen, hingegen die Verlängerung der Bahn nach Karlsbad und Schwarzenberg anzustreben. Die Bahn Aufsig-Teplitz, 18,1 km, wurde am 20. Mai für den Personenverkehr und am 8. Juli 1858 für den Frachtenverkehr eröffnet.

Die Vollversammlung vom 15. Juni 1859 beschliefst, das Gesuch um Abänderung der Statuten nochmals zu erneuern,

und gleichzeitig die Bitte um die Konzession für die Ausdehnung der Bahn bis Komotau, und eine fünfprozentige Garantie des Anlagekapitals, sowie um die entsprechende Erhöhung des Gesellschaftskapitals zu unterbreiten; am 22. April 1860 erfolgt die a. h. G. für die Änderung der Statuten, und die Gesellschaft erhält den Namen: „k. k. privilegierte Aufsig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft."

Mit Rücksicht auf den Artikel XII des Privilegiums vom 2. August 1856 wurden der Gesellschaft später für Zweigbahnen noch nachstehende Konzessionen verliehen:

Infolge a. h. E. vom 22. April 1858 von der Station Aufsig zur dortigen chemischen Fabrik;

mit a. h. E. vom 2. März 1860 von der Station Karbitz zu den Kohlenwerken der Bergbaugesellschaft „Saxonia" in der Richtung gegen Herbitz;

mit H. M. Erlafs vom 26. Januar 1862 zur Verbindung des fürstlich Claryschen Wenzelschachtes mit der Station Teplitz;

mit a. h. E. vom 28. Mai 1862 für eine Abzweigung von der Karbitz-Herbitzer Kohlenbahn zu den Kohlenwerken der Bergbaugesellschaft Ritschl & Co.;

mit a. h. E. vom 10. Dezember 1862 für eine Zweigbahn von dem Sobochlechner Braunkohlenfelde zur Einmündung in die Aufsig-Teplitzer Eisenbahn nächst Mariaschein;

mit a. h. E. vom 16. August 1863 für zwei Kohlenbahnen von Karbitz zum Juliengrubenfelde und zur Austriazeche;

mit H. M. Erlafs vom 22. Mai 1864 für zwei Nebengeleise zur Verladung von Kohlen aus dem Nikolaus-Förderschachte zwischen Mariaschein und Teplitz;

mit a. h. E. vom 11. Juni 1864 für eine aus der Hauptbahn nächst Mariaschein ausästende, zu den Förderschachten in der Gemeinde Modlan führende Zweigbahn, deren Verlängerung bis zur Teplitz-Arbesaner Ärarialstrafse mit a. h. E. vom 7. Juni 1865 genehmigt wurde, u. s. w.

Die vorstehend angeführten Bahnen genossen keinerlei staatliche Garantie, obgleich deren Konzessionierung teilweise (Graz-Köflacher, Buschtehrader und Aufsig-Teplitzer Eisen-

bahn) bereits nach Erlassung des neuen Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854 erfolgte.

Veräufserung der Staatseisenbahnen, Konzessionierung von Privatbahnen.

Die Veräufserung der Staatseisenbahnen, welche in die Jahre 1855—58 fällt, hatte die Aufhebung aller Bau- und Betriebsämter im Gefolge.

Zuerst (1. Januar 1855) ging die nördliche und südöstliche Linie an eine Privatgesellschaft über, dementsprechend die k. k. Betriebsdirektionen, samt allen denselben untergeordneten Ämtern, Dienstes- und Rechnungsabteilungen in Prag und Pest mit 1. Juni 1855 aufgelöst wurden; mit a. h. E. vom 1. Februar 1857 wurde die Auflösung der in Verona für die lombardisch-venetianische Eisenbahn errichteten Betriebs- und Baudirektion genehmigt; diese soll vom 1. März ab bis auf weiteres als provisorisches Inspektorat fungieren, während die Oberleitung der Geschäfte an die k. k. Zentraldirektion für Eisenbahnbauten in Wien übergeht; 1858 wurde die Betriebsdirektion der Oberschlesischen Eisenbahn in Krakau aufgehoben; desgleichen tritt die vereinigte Betriebsdirektion der k. k. südlichen Staatseisenbahn in Wien vom 1. August 1858 ab aufser Wirksamkeit; endlich verfügt der H. M. Erlafs vom 5. August 1859 nach Übergabe der Nordtiroler Linie die Aufhebung der k. k. Betriebsdirektion zu Innsbruck.

Als nun die Staatseisenbahnen an Gesellschaften überlassen und gleichzeitig mehrere Privatunternehmungen entstanden waren, machte sich wieder das Bedürfnis nach einer einheitlichen Überwachung des Bahnbetriebes geltend, weshalb mit a. h. E. vom 1. Februar 1856 die in der Betriebsordnung vom 16. November 1851 vorgesehene eigene k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen „als technisch administrative Behörde zur Ausübung der staatlichen Aufsicht und Kontrolle des Eisenbahnwesens" eingesetzt und dem k. k. Handels-Minist. unmittelbar untergeordnet wird; die mit H. M. Erlafs vom 8. März 1856 veröffentlichte „Instruktion" für die

Generalinspektion beschränkt den Wirkungskreis auf die Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahndienstes, auf den Vollzug der Gesetze, Verordnungen u. s. w., ohne ihr irgend welchen Einflufs auf den Bau oder die ökonomische und pekuniäre Gebarung einzuräumen.

Mit a. h. E. vom 28. Mai 1859 wird die Zentraldirektion für Eisenbahnbauten ab 1. Juli d. J. aufgelöst und deren Geschäfte dem Ministerium übertragen; die a. h. E. vom 21. August 1859 löst nun vom 1. November d. J. auch das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten selbst auf, worauf die Generalinspektion dem Finanzministerium untergeordnet wird. Auf Grund des F. M. Erlasses vom 5. November 1859 erfolgt die Errichtung einer Ministerialkommission zur Austragung der älteren Staatseisenbahn-Angelegenheiten, deren Aufgabe es ist, den Ausbau der Wiener Verbindungsbahn zwischen der Süd- und Nordbahn zu vollenden, und alle auf den Bau oder Betrieb der bestandenen Staatsbahnen bezugnehmenden Geschäfte abzuwickeln, wozu namentlich die Liquidierungen mit den Bauunternehmern und Lieferanten, die Kollaudierung der vollendeten, jedoch nicht beglichenen Bauten, die rückständigen Grundeinlösungen und die Ordnung der Verhältnisse der Beamten und Diener der bestandenen Staatsbahnen gehören.

Der häufig wechselnden Anschauung in den mafsgebenden Kreisen entspricht auch die rasche Aufeinanderfolge der Errichtung, Reorganisation, Auflösung, Wiederaufrichtung von Staatsämtern. Ähnliches widerfuhr leider auch Persönlichkeiten, die solchem Wechsel vollständig entrückt zu sein, einige Berechtigung hatten; Ghega, welchem 1848 die Leitung der Generaldirektion der Staatsbahnen, im Jahre darauf einer Sektion des Handelsministeriums, 1850 der Generalbaudirektion übertragen war, wurde jetzt als Departementschef ins Finanzministerium berufen, eine Stellung, welche ihm keineswegs zusagte, die er auch thatsächlich nie versah; er schlofs, nachdem er seine Sendung nach Siebenbürgen (1859) beendet hatte, am 14. März 1860 die Augen. —

Die staatliche Zinsgarantie oder Subvention, allenthalben,

mit etwaiger Ausnahme Englands, für nötig erachtet, bewirkte eine rege Teilnahme in- und ausländischer Geldkräfte; hauptsächlich war es französisches Kapital, das fast in ganz Europa Beschäftigung suchte und fand. Der Credit Mobilier sollte das Mittel sein, um die Eisenbahnen zu grofsen Systemen zusammenzufassen; mit dem Gelde machte sich der Einflufs in den Verwaltungskörpern geltend; in seinem Gefolge befanden sich französische Ingenieure und die französische Industrie. Paris entschied über Konzessionswerbungen und wurde der Mittelpunkt des europäischen Eisenbahnwesens. 1856 beginnt die grofse Spekulationsepoche; Gesuche um Konzessionen folgten rasch aufeinander, und die Beteiligung an Zeichnungen drang sogar in die untersten Volksschichten, bis die natürliche Gegenströmung das bisherige Vertrauen in ein unbesiegbares Mifstrauen verwandelte.

Von dieser Zeit an ändert sich auch allmählich der Charakter der österreichischen Eisenbahnen. Österreich, im Herzen Europas gelegen, hatte bereits die Alpen überstiegen, Italien mit dem nordwestlichen Europa verbunden und einen Linienzug in Ungarn angelegt, mit welchem es sich der Türkei näherte. Österreich war nun gezwungen, seine Bahnen den Gesichtspunkten der grofsen europäischen Handelspolitik — des Verkehrs nach dem Orient — anzupassen, die Vermittelung zwischen dem westlichen und östlichen Teile Europas zu übernehmen, wobei die Interessen der eigenen Länder, die Verbindung der Teile des Reiches untereinander und mit der Residenzstadt, fast naturgemäfs in zweite Reihe gedrängt wurden.

Die erste auf Grund des Eisenbahn-Konzessions-Gesetzes vom 14. September 1854 erteilte Konzession wurde an die

Österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft verliehen. Ende Oktober 1854 bringt zur gröfsten Überraschung ein belgisches Blatt die Hauptbedingungen, zu welchen angeblich ein Teil der österreichischen Staatsbahnen an eine französische Gesellschaft überlassen werden solle, ohne viel Glauben zu finden; erst einige Monate nachher wurde der Schleier des streng gehüteten Geheimnisses gelüftet. „In den ersten Tagen des Jahres 1855“, heifst es in einem zeitgenössischen Berichte,

„verbreitete sich die Nachricht, daſs die nördliche Staatsbahn von Brünn und Olmütz nach Bodenbach, sowie die südöstliche Linie von Marchegg nach Szegedin — in der Mitternachtsstunde des letzten Dezembers 1854 an eine französische Gesellschaft verkauft worden seien; es ist merkwürdig, daſs ein so überaus wichtiger, dem bisherigen System der Staatsverwaltung widersprechender Vorgang bis zur letzten Stunde des Abschlusses geheim gehalten wurde, weshalb diese Nachricht nicht ohne Bedenken ist". Es ist heute bekannt, daſs die Bestimmungen des in der Nacht „vom 31. Dezember 1854 auf den 1. Januar 1855" unterzeichneten Vertrages bereits am 22. Oktober 1854 festgesetzt waren, indem an dem genannten Tage die Staatsverwaltung den Vertretern französischer Kapitalisten „die provisorische Konzession für mehrere Eisenbahnen, Berg- und Hüttenwerke, Staatsgüter und Forste erteilt" hatte.

Mit dem „Übereinkommen" dd. Wien am 1. Januar 1855 haben die Konzessionäre der österreichischen Staatsverwaltung für die Konzession 200 Mill. frcs. in Gold oder Silber zu bezahlen, welche „nach den Bestimmungen des Art. 16 der Eisenbahn-Konzessions-Urkunde und des Art. 11 der Vertrags- und Konzessions-Urkunde über Domänen, Berg- und Metallwerke durch 36 Schuldverschreibungen vertreten wird, von denen die erste am 1. März 1855 und von den übrigen 35 je eine am ersten eines jeden nachfolgenden Monats, sohin die letzte am 1. Februar 1858 zahlbar ist".

Ausnahmsweise und bloſs für die Dauer von fünf Jahren, vom 1. Januar 1855 an gerechnet, werden die den Konzessionaren verliehenen Eisenbahnen und deren Zugehör von der Einkommensteuer befreit; während dieser fünfjährigen Periode werden die Konzessionäre für die Gesamteinfuhr an Schienen und anderen, zum Oberbaue gehörigen Gegenständen nur die Hälfte der zur Zeit der Einfuhr bestehenden Zollgebühren zu entrichten haben; während der nämlichen Periode kann die Gesellschaft die Einrichtungsgegenstände für Eisenbahnen, nämlich: stehende Maschinen, Lokomotiven, Eisenbahnwagen bis zu einem Gesamtwerte von 1,5 Mill. fl. CM. ganz zollfrei aus dem Auslande beziehen.

Mit der Konzessionsurkunde vom 1. Januar 1855 für die nördliche und südöstliche Linie (allerhöcht sanktioniert am 12. Januar 1855) erteilt die Staatsverwaltung „für eine vom 1. Januar 1858 beginnende Dauer von 90 Jahren die Konzession nachstehender Eisenbahnen, als:

1) der in Betrieb stehenden nördlichen Staatsbahn von Bodenbach nach Brünn und Olmütz;

2) der in Betrieb stehenden südöstlichen Staatsbahn von Marchegg nach Szolnok und Szegedin;

3) der im Bau begriffenen Staatsbahn von Szegedin nach Temesvar;

4) einer von Temesvar gegen die Donau zu erbauenden Eisenbahn, welche an einem mit Genehmigung der Staatsverwaltung erst festzustellenden Punkte in die über Orawitza führende Lissawa-Basiascher Eisenbahn einmünden soll;

5) endlich der Eisenbahn von Lissawa nach Basiasch über Orawitza in der ganzen zur Befahrung mit Lokomotiven erbauten Strecke."

Die Eisenbahn von Szegedin nach Temesvar wird vom Staate auf seine Kosten vollendet; der Maximaltarif per österreichische Meile in Gold- oder Silbermünze, aber stets nach dem jeweiligen Werte derselben in der Landeswährung zu erheben, beträgt bei Reisenden in der I. Klasse 20, II. Klasse 15 und III. Klasse 10 kr. CM.; bei Schnellzügen dürfen diese Tarife um 20 % erhöht werden; der Warentarif beträgt für den Wiener Zentner in der I. Klasse 1 kr., II. Klasse $1^1/_2$ kr., III. Klasse 2 kr. CM.; die Frachtpreise der übrigen Gegenstände, sowie der Nebengebühren, die Klassierung der Waren und Frachtbedingungen werden nach dem Tarife der Betriebsdirektion der südöstlichen Staatsbahnen vom 24. Januar 1852 bestimmt; die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden, welche für Militärs $^1/_3$, für Pferde, Gepäck und Kriegsmaterial die Hälfte der gewöhnlichen Gebühr betragen; im Falle aufserordentlicher Teuerung der Nahrungsmittel ist die Staatsverwaltung berechtigt, die zeitweilige Herabsetzung der Frachtpreise für Nahrungsgegenstände zu verlangen, jedoch nur bis $^1/_2$ kr. für die österreichische Meile und den

Wiener Zentner; die Gesellschaft ist verpflichtet, die Versendung der Post- und Amtspakete, sowie die Beförderung der dienstthuenden Postbediensteten mit den gewöhnlichen Personenzügen unentgeltlich zu besorgen; ferner auf dem Grund und Boden der ihr konzessionierten Eisenbahnen dem Staate die Anlegung einer Telegraphenlinie ohne Entschädigung zu gestatten.

„Die Staatsverwaltung gewährleistet der Gesellschaft auf die durch die Gesellschaft zur Bezahlung des Preises der Eisenbahnkonzession und jener Arbeiten, zu denen sie durch die Konzessionsurkunde verpflichtet ist, verausgabten Summen bis zu dem Betrage von 77 Mill. fl. CM. (= 200 Mill. frcs. à 23$^1/_{10}$ kr. CM.), eine Annuität von 5$^2/_{10}$ %. Diese gewährleistete Annuität kann den Betrag von 4 004 000 fl. CM. (= 10 400 000 frcs.) nicht übersteigen.“ Nach Ablauf von 30 Jahren, vom 1. Januar 1858 an gerechnet, hat der Staat jederzeit das Recht, die ganze gegenwärtige Konzession einzulösen. Mit dem Erlöschen der gegenwärtigen Konzession oder durch die Einlösung tritt der Staat sogleich in den Genufs des Grund und Bodens, der Kunst- und Erdarbeiten, des ganzen Unter- und Oberbaues und sämtlichen unbeweglichen Zugehörs.

Als Entgelt für diese Konzession bezahlen die Konzessionäre dem Staate die übereingekommene Summe von 65 450 000 fl. CM. (170 Mill. frcs. zu 23$^1/_{10}$ kr. per frc.) in Gold oder Silber.

Mit der Vertrags- und Konzessionsurkunde vom 1. Januar 1855 über die Berg-, Hüttenwerke und Domänen überläfst die Staatsverwaltung der Gesellschaft

1) das noch nicht bebaute Braunkohlenlager bei Sobochleben nächst Teplitz in Böhmen;

2) die Steinkohlenwerke von Kladno und Brandeisl in Böhmen;

3) die Berg- und Metallwerke oder Anteile an solchen Werken im Banate, einschliefslich der Grundstücke, Waldungen, Gebäude u. s. w.

„Als Entgelt für diese Kaufsobjekte und diese Konzession bezahlen die Käufer und Konzessionäre dem Staate die über-

eingekommene Summe von 11 550 000 fl. CM. (= 30 Mill. frcs. zu 23 1/10 kr. per frc.) in Gold oder Silber."

Es trat also bei der österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft der Fall einer Zinsgarantie zum erstenmal ein, wenngleich die Gewährung einer solchen laut Staatsvertrag vom 24. April 1853 bereits der Zittau-Reichenberger Bahn grundsätzlich zugesprochen worden war.

Bald nach Ausfertigung der Konzessionsurkunde wurde diese von den Eigentümern an eine französische Gesellschaft, welche den Namen „k. k. privilegierte österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft" annahm, unter der Bedingung abgetreten, dafs ihnen für die ganze Dauer der Konzession das Recht auf 1/10 des Reingewinnes gewährleistet werde.

Die Gesellschaft befand sich als Besitzerin zweier grofser Linien, die weder direkt untereinander, noch mit Wien in Verbindung standen, in einer wohl beispiellosen Lage; um diese Verbindung zu erreichen, waren die Gründer noch vor der definitiven Konzessionierung bestrebt, die Wien-Raaber Bahn zu erwerben; am 14. Oktober 1854 begannen mit dieser Gesellschaft Unterhandlungen, und die Generalversammlung der Raaber Bahn genehmigte am 16. November 1854 den Beschlufs, „das Privilegium und sämtliches Eigentum der Eisenbahn und der dazu gehörigen landesbefugten Maschinenfabrik mit allen Lasten und Rechten unter der Bedingung an die französische Gesellschaft zu übertragen, dafs dieselbe gegen Übergabe jeder Wien-Raaber Eisenbahnaktie à 500 fl. CM., worauf 250 fl. einbezahlt sind, entweder den Betrag von 250 fl. CM. nebst rückständigen 5 % Zinsen vom 1. Oktober 1854 in Bankvaluta baar vergütet, oder dafür eine neue mit 5 % in Silber verzinsliche Aktie der französischen Gesellschaft à 500 frcs., gleich 200 fl. Silber, oder aber nach Belieben der diesseitigen Aktionäre nur einen Teil des Ablösungsbetrages in französischen Aktien und den anderen Theil in Banknoten verabfolge, und in jedem Falle die laufenden 5 % Aktienzinsen zum Zahltage begleiche."

Nunmehr erteilte die Staatsverwaltung mit dem oben berührten „Übereinkommen" vom 1. Januar 1855 den Konzes-

sionären die Zusicherung, auf ihr Ansuchen ihnen oder der von ihnen gebildeten Gesellschaft die Ermächtigung zu erteilen, die Wien-Raaber Eisenbahn nebst der bewilligten Verlängerung und der dazu gehörigen Maschinenfabrik zu den von der Generalversammlung der Wien-Raaber Eisenbahngesellschaft vom 16. November 1854 festgesetzten Bedingungen an sich zu bringen, und im Falle der Erwerbung die Konzession der Wien-Raaber Eisenbahn bis zum 31. Dezember 1947 zu verlängern, endlich die Gesellschaft zu ermächtigen, zu jeder Zeit, wo sie das Ansuchen stellt, die Wien-Raaber Eisenbahn zu verlängern und dieselbe mit der Marchegg-Pester Eisenbahn durch eine Brücke über die Donau oder auf sonst irgend eine Art in Verbindung zu setzen.

Mit Vertrag vom 13. Februar 1855 ging das Privilegium der Wien-Raaber Eisenbahn, ferner die vom 4. August 1853 erteilte Baukonzessions-Zusicherung, endlich die Landesfabriks-Befugnis für die Maschinenfabrik einschliefslich der bereits im Betriebe, sowie im Weiterbau befindlichen Strecke über Wieselburg bis Neu-Szöny (gegenüber Komorn) um eine Ablösungssumme von 6 087 520 fl. an die Staatseisenbahn-Gesellschaft über; am 24. September 1855 erhält die Staatseisenbahn-Gesellschaft die nachgesuchte Landesfabriks-Befugnis auf Erzeugung und Herstellung von Maschinen.

Mit der Konzessionsurkunde vom 28. April 1856 erhält die Staatseisenbahn-Gesellschaft weiter ein Privilegium für die Lokomotiveisenbahn von Wien über Bruck a. L. nach Neu-Szöny auf 90 Jahre, vom 1. Januar 1858 an gerechnet, wobei der Staatsverwaltung „auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15 % der Einlagen überschreiten“, dann nach Ablauf der Konzessionsdauer das Heimfalls- sowie das Einlösungsrecht nach 30 Jahren gewahrt bleiben.

Die Bestimmung der Konzessionsurkunde vom 1. Januar 1855, wonach die k. k. Staatsverwaltung die Staatseisenbahn von Szegedin nach Temesvar auf ihre Kosten vollendet und bis längstens 31. Dezember 1856 betriebsfähig den Konzessionären zu übergeben hat, wurde mit Vertrag vom 10. Juni 1856 zu-

folge a. h. E. vom 24. März 1856 dahin abgeändert, dafs die Staatseisenbahn-Gesellschaft die Ausführung und Vollendung der Staatseisenbahn von Szegedin nach Temesvar auf ihre Rechnung und auf ihre eigenen Kosten gegen eine von der Staatsverwaltung zu zahlende Pauschalentschädigung von 10 Mill. fl. CM. (wovon einige Beträge zu Gunsten der Staatsverwaltung in Abzug zu bringen sind) übernimmt.

Um die seitens der neu gegründeten Theifsbahn in Ungarn drohende Konkurrenz durch die Anlage einer Parallelbahn zu beseitigen, — diese hatte nämlich u. a. auch um die Konzessionierung für eine Verbindungsbahn von Török-Szolnok-Szt. Miklos an die Pest-Miskoclzer Bahn, welche die Verbindung zwischen Pest und den Städten jenseits der Theifs, wie Debreczin, Grofswardein und Arad unabhängig von der Bahnstrecke der Staatseisenbahn-Gesellschaft Szolnok-Pest herstellte, nachgesucht — traf die Staatseisenbahn-Gesellschaft mit der Theifsbahn-Gesellschaft das am 11. Januar 1858 allerhöchst genehmigte Übereinkommen vom 4. April 1857, wonach jene die Strecke Szegled-Szolnok an die letztere um den übereingekommenen Kostenpreis (932 152,2 frcs. per Meile, d. h. im ganzen für eine Länge von 3,72 Meilen 3 467 606,5 frcs.) ohne Fahrbetriebsmittel, Material und Einrichtung überläfst, weshalb sich (a. h. E. vom 11. Januar 1858) die der Staatseisenbahn garantierte Maximalsumme von 77 Mill. fl. CM. um den Betrag, welchen die österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft für die Szegled-Szolnoker Strecke erhält (3 800 000 frcs.), vermindert, und im Verhältnisse die von der Staatsverwaltung der Theifs-Eisenbahn-Gesellschaft gewährte Garantie zur höheren Geltung zu bringen sei.

In der ersten am 31. Mai 1856 abgehaltenen Generalversammlung der Staatseisenbahn, deren Statutengenehmigung am 22. Februar 1855 erfolgte, wurde der Beschlufs gefafst, die den Gründern nach Art. 45 zustehenden Rechte abzulösen, indem ihnen 44 444 Stück neu zu emittierende Aktien herausgegeben werden, dergestalt, dafs für jede dieser Aktien (welche damals weit über Pari standen und eine ansehnliche Kursdifferenz boten) sogleich bei ihrer Empfangnahme der Betrag von 225 frcs.

nebst den für die Zeit vom 1. Januar 1856 bis zum wirklichen Zahlungstage hiervon zu berechnenden 5 % Interessen einzuzahlen sein würde, welchem Beschlusse die Staatsverwaltung jedoch ihre Zustimmung verweigerte.

Nachdem die Staatseisenbahn-Gesellschaft am 1. Juni 1855 den bis zu diesem Tage von der Staatsverwaltung auf Rechnung der Gesellschaft geführten Betrieb der nördlichen und südöstlichen Linien in eigene Regie übernommen hatte, ging sie an den Ausbau der ihr konzessionierten Bahnen. Von den übernommenen 1100 km Eisenbahnen waren 925 km im Betriebe und 175 km auf Kosten der Staatsverwaltung noch im Bau. Am 24. Dezember 1855 wird die Strecke Bruck a. L.-Raab (78,4 km), am 10. August 1856 Raab-Neu-Szöny (37 km), am 1. November 1856 Basiasch-Orawitza (63,5 km), am 15. November 1857 Szegedin-Temesvar (112 km) eröffnet, im Dezember 1856 der Ausbau der Linie Temesvar zur Donau begonnen, und am 20. Juli 1858 Temesvar-Jassenowa (94,2 km) dem Verkehr übergeben. Zu dieser Zeit hatte die Gesellschaft ihre anderweitigen Verpflichtungen gegenüber der Staatsverwaltung erfüllt, und sie wendete ihr Hauptaugenmerk auf die Rekonstruktion der Geleise, hölzernen Brücken, Werkstätten, nebst der Errichtung eines selbständigen Verkehrs auf der unteren Donau, endlich den Ausbau der jetzt für Lokomotivbetrieb einzurichtenden Banater Montanbahn (Orawitza-Anina-Steyerdorf, 33,1 km, am 15. Dezember 1863 eröffnet), besonders aber auf die direkte Verbindung ihrer beiden Netze untereinander und deren Einmündung in Wien.

Staatsbahn und Nordbahn. Bei allen zwischen der Staatsverwaltung und der Staatseisenbahn-Gesellschaft schwebenden Verhandlungen war die Nordbahn unmittelbar interessiert. Naturgemäfs bestand auch seit Eröffnung der nördlichen Staatsbahnstrecke bereits eine Rivalität mit Bezug auf den nach Deutschland über Oderberg oder Bodenbach und umgekehrt zu leitenden Verkehr, und die hierdurch erzeugte Verstimmung wurde noch verschärft, als eine Ministerialverfügung im Jahre 1851 anordnete, dafs alle für die Londoner Ausstellung be-

stimmten Güter auf dem kürzeren Wege über Bodenbach nach Hamburg befördert werden sollen.

Die Erwartung der Nordbahn, mit einer Privatgesellschaft sich leichter auseinandersetzen zu können, wurde nicht erfüllt, denn wiederholt eingetretene Miſshelligkeiten bei Festsetzung der Tarife, Fahrordnungen, Einrichtung der Speditionsbureaus u. s. w. erzeugten beiderseits eine äuſserst gereizte Stimmung und führten, als es sich um die Lösung einer Existenzfrage handelte, zur offenen Feindschaft. Für das ziemlich selbstbewuſste Auftreten der Staatseisenbahn-Gesellschaft konnte trotz verschiedener Gerüchte kein eigentlicher Erklärungsgrund gefunden werden, bis die Börse das Rätsel löste; ein Übereinkommen, hieſs es, enthalte den „geheimen Artikel“, demzufolge die nördliche und südöstliche Staatsbahn, mit Umgehung der Nordbahn, verbunden werden können. Auf die seitens der Nordbahn an die maſsgebende Stelle gerichtete Anfrage wurde der Gesellschaft nur der Bescheid, „daſs ihre Rechte gewahrt seien“.

Die erste Generalversammlung der Staatseisenbahn-Gesellschaft erhellte einigermaſsen das Dunkel, indem gelegentlich der Besprechung über den Ankauf der Raaber Bahn angedeutet wurde, daſs diese Linie „nötigenfalls die Spitze der südöstlichen bilden, mit welcher sodann unsere nördliche Bahn in Verbindung gebracht werden könnte“.

Das Ministerium bemühte sich redlich, zwischen den beiden Gesellschaften eine Verständigung herbeizuführen; im Herbst 1857 kamen die beiderseitigen Vertreter zusammen, und es hatte den Anschein, als seien Aussichten für einen Vergleich vorhanden. Während die Nordbahn sich als ein durch inländisches Geld gegründetes nationales Institut fühlte, hielten ihr die Vertreter der Staatseisenbahn-Gesellschaft im vollen Bewuſstsein ihrer Kapitalskraft nicht nur den langsamen Ausbau der Linien, das Ansuchen um eine Staatsunterstützung, die wiederholte Unterbrechung des Verkehrs von Wien aus, die notgedrungene Verlängerung des Vollendungstermins, die Herabminderung der Gesamtlänge ihrer Linien u. s. w. vor, sie machten auch kein Hehl daraus, daſs ihnen von den Pariser Mandataren die bin-

dende Instruktion erteilt worden sei, die vollständige Unabhängigkeit von der Nordbahn durchzusetzen; diesbezüglich sagt auch der 1858 an die Generalversammlung der Staatseisenbahn-Gesellschaft erstattete Bericht, „dafs die Gründer der Gesellschaft die Lösung dieser Frage sich in der Art vorbehalten haben, dafs sie die Berechtigung erlangten, ihre getrennten Bahnen zu verbinden und in Wien einmünden zu lassen“.... „Es gebe indessen noch eine andere Art der Lösung, welche nicht nur das Publikum in jeder Hinsicht befriedige, sondern auch den gemeinsamen Betrieb unter den vorteilhaftesten Bedingungen höchst günstig gestalte, und die somit auch für die Aktionäre der beiden Gesellschaften durchweg vorteilhaft sein würde. Diese Lösung läge darin, dafs man den jetzt bestehenden Widerspruch durch eine Verschmelzung der Interessen (Fusion) beider Gesellschaften zu beheben suche.“

Die Nordbahn war allerdings nicht abgeneigt, Vorschläge in Erwägung zu ziehen, durch welche „weder ihre Integrität, noch die Interessen der Aktionäre berührt würden“; aber die Schwierigkeiten einer Verschmelzung beider Gesellschaften lassen sich daraus ermessen, dafs die Nordbahn ein Privilegium für 50 Jahre, keine Zinsengarantie und in ihrer geschäftlichen Gebarung vollständige Freiheit hatte; die Staatseisenbahngesellschaft dagegen hat eine Konzession für 90 Jahre, geniefst eine Staatsgarantie; ihre Einlösung nach 30 Jahren, sowie die Überwachung der Gebarung ist ein Recht der Staatsverwaltung.

Nun ging die Staatseisenbahngesellschaft daran, ein Projekt für eine die Marchegg-Szegediner mit einem Aste der Bodenbach-Brünn-Olmützer Linie verbindende Eisenbahn verfassen zu lassen, und legte es der Staatsverwaltung am 11. Oktober 1859 mit der Bitte um Bewilligung der diesbezüglichen Vorarbeiten vor. Das geschah auf Grund des „geheimen“ Artikels, § 7 des Übereinkommens, der, nebenbei bemerkt, thatsächlich durch mehrere Jahre unbekannt blieb und folgendermafsen lautet: „Die Gesellschaft ist berechtigt, zu jeder Zeit, wo sie das Ansuchen stellen wird, nach von der Staatsverwaltung genehmigten Plänen die Marchegg-Szegediner Eisenbahnlinie direkt

und in einen eigenen Bahnhof nach Wien zu führen, und überdies durch eine Verbindungsbahn, deren Ausgangspunkt von der hohen Staatsverwaltung zu bestimmen ist, mit einem der Äste der Bodenbach-Brünn-Olmützer Bahn zu vereinigen". Die diesbezüglichen Verhandlungen im Ministerium setzten die Nordbahn in Kenntnis über den „geheimen" Artikel, welchen sie als nicht im Widerspruch mit ihrem Privilegium stehend erachtete, indem hiedurch die beabsichtigte Linie Wien-Brünn zweifellos ausgeschlossen sei.

Ein abermaliger zwischen den beiden Parteien angestrebter Vergleich blieb ohne Erfolg. Als die Staatseisenbahngesellschaft den Aktionären in der Generalversammlung des Jahres 1860 eröffnet, dafs die Staatsverwaltung mit Ministerialerlass vom 18. November 1859 die Ermächtigung für (binnen Jahresfrist zu unternehmende) Vorarbeiten 1) „bezüglich der unmittelbaren Einmündung der südöstlichen Staatsbahn in einen eigenen Bahnhof in Wien, 2) über den Anschlufs eben dieser Linie an einen oder den anderen Zweig der nördlichen Linie mittelst einer Verbindungsbahn, deren Ausgangspunkt von der hohen Staatsverwaltung bestimmt werden soll, erteilt habe, verlieren plötzlich die Nordbahnaktien 20% von ihrem Kurse.

Nunmehr glaubte die Nordbahn auf Grund eines von fünf hervorragenden Rechtsgelehrten verfafsten Gutachtens selbst gegen die Inangriffnahme der Vorarbeiten für die Linie Wien-Brünn Verwahrung einlegen zu müssen — umsomehr als sie von dem Vorbehalte des letztgenannten Ministerial-Erlasses, „dafs eine Bahn direkt von Wien in der Richtung nach Brünn oder Olmütz zu führen, schon nach dem Privilegium der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht zulässig erscheine", Kenntnis erhalten hatte, — was mit dem am 27. Juni 1860 dem Finanzministerium unterbreiteten Proteste geschieht; die Ausführung einer solchen Linie, wird darin gesagt, widerstreite dem Artikel 12 des ausschliefslichen Privilegiums der Nordbahn, welcher lautet: „Wir verordnen zugleich, dafs während 50 Jahren von dem Tage der öffentlichen Kundmachung dieser Urkunde angefangen, sich aufser . . . der Aktiengesellschaft jedermann enthalten soll, eine dergleichen Eisenbahn zwischen Wien

und Bochnia oder dergleichen Seitenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz und Biela, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia, auf welche erwähnte Hauptbahn und Nebenbahnen Wir auch gegenwärtiges ausschliefsliches Privilegium hiemit ausdrücklich beschränken, zu errichten, bei sonstiger Konfiskation der widerrechtlich erbauten Eisenbahnen, zum Vorteile des Privilegierten und auch überdies bei einer Geldstrafe von 100 Spezies-Dukaten in jedem Übertretungsfalle, wovon die Hälfte dem Armenfonds des Ortes, wo das Erkenntnis in erster Instanz gefällt wurde, die andere aber dem Privilegierten zuzufallen hat, und unnachsichtlich durch das im Lande, wo die Übertretung geschieht, befindliche Fiskalamt einzutreiben ist; ohne dafs hiedurch dem Privilegierten Einsprüche gegen Unternehmungen von Eisenbahnen in anderen als den namentlich bezeichneten Richtungen nach und aus Galizien erwachsen können und dürfen, wie denn auch den Übertreter dieses Privilegiums noch insbesondere Unsere allerhöchste Ungnade treffen und es dem Privilegierten insbesondere vorbehalten sein soll, ihn wegen alles erweislichen Schadens zum Ersatze vor dem ordentlichen Richter zu belangen."

Der Artikel der privilegierten Urkunde beziehe sich nicht blofs auf die Bahnrichtung Wien-Bochnia und Nebenbahnen von der Abzweigungsstelle aus der Hauptbahn, sondern schliefse die Richtung von Wien zu den Endpunkten der einzelnen Nebenlinien ein.

Demgegenüber behauptete die Staatseisenbahn-Gesellschaft, die von ihr projektierte Linie widerspreche keineswegs dem Nordbahn-Privilegium, da sie weder eine direkte Bahn von Wien in der Richtung nach Galizien, noch eine Parallelbahn der Lundenburg-Brünner Seitenbahn darstelle.

Es lagen also einerseits die privilegierten Ansprüche der Nordbahn, andererseits die bündige Zusage der Regierung, dafs die Staatseisenbahngesellschaft ihre Linien untereinander und mit Wien verbinden könne, vor, zwei Zusicherungen die sich bei aller Dehnbarkeit nur schwer in Einklang bringen lassen wollten. Die Regierung, welche der Ansicht zuzuneigen schien, dafs eine Linie Marchegg-Enzersdorf-Brünn das Nord-

bahn-Privilegium keineswegs verletze, wollte andererseits dem alten und gutfundierten Eisenbahnunternehmen keinen Schaden zufügen. Die öffentliche Meinung, teilnehmend an dem grofsen Interessenkampfe, erörterte nun auch die abenteuerlichsten Pläne, unbekümmert um deren Richtigkeit oder Grundlosigkeit.

Am 19. Februar 1861 überreicht die Staatseisenbahngesellschaft der Regierung ein Konzessionsgesuch für

a) eine Verlängerung der südöstlichen Linie von Marchegg nach Wien;

b) eine Linie von einem Punkte dieser Verlängerung über Laa nach Brünn, um in die nördliche Linie einzumünden.

Die Nordbahn opponierte abermals und mit allem Nachdruck dieser Parallelverbindung nach Brünn; sie stützte ihr Recht auch auf den Artikel 9 lit. b des Eisenbahn-Konzessions-Gesetzes vom Jahre 1854, welcher lautet: „Die Eisenbahnunternehmung erhält durch die erlangte Konzession insofern ein ausschliefsliches Recht zu dem bezüglichen Eisenbahnbaue, als es während der Konzessionsdauer niemandem gestattet ist, eine andere Eisenbahn für die Benutzung des Publikums zu errichten, welche dieselben Endpunkte ohne Berührung neuer strategisch-politisch, oder kommerziell wichtiger Zwischenpunkte in Verbindung bringen würde.“

Die Staatseisenbahn-Gesellschaft ging nun ihrerseits daran, ziffermäfsig nachzuweisen, dafs die geplanten Linien nicht nur strategisch-politisch von Wichtigkeit seien, sondern auch kommerziell wichtige Punkte verbinden, welche Beweisführung Zweifeln begegnete. Auf Einladung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird von Universitäts-Professoren im April 1861 ein zweites Rechtsgutachten über die gestellte Frage erstattet „ob eine der von der k. k. privilegierten Staatseisenbahn-Gesellschaft als Ergänzung ihres Eisenbahnnetzes zur Konzessionierung in Antrag gebrachten (auf einer Karte bezeichneten) drei Alternativ-Eisenbahnen mit dem Privilegium der Kaiser Ferdinands-Nordbahn rechtlich vereinbar sei, oder ob und inwiefern der Bau einer derselben dieses Privilegium verletzen würde“; es heifst darin u. a.: „Diese Linie ist geradezu eine Bahn von Wien

nach Brünn .... und unterscheidet sich von der Wien-Brünner Trace der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzig dadurch, dafs sie andere Zwischenpunkte in Verbindung bringt; .... die projektierte Bahn durchschneidet die Nordbahn an zwei Punkten, nämlich bei Deutsch-Wagram und zwischen Tresko-witz und Nufslau; ... sie verbindet also miteinander zwei innerhalb der privilegierten Nordbahnlinie Wien-Brünn gelegene Punkte ... Die Variante, von Marchegg ausgehend über Schlofs-berg, Landshut, durchschneidet die Nordbahn auf ihrem Wege nach Olmütz bei Lundenburg und geht parallel mit der Nord-bahn über Auspitz nach Nufslau; ... die zweite Variante, von Dioszeg über Tyrnau nach Landshut, durchschneidet ebenfalls die Nordbahn bei Lundenburg.“ Die 1861 vom Handelsminister persönlich betriebenen Ausgleichsversuche gingen ebenfalls, nach-dem eine beiderseitige sechsjährige Erfahrung die Unmöglich-keit eines gütlichen Übereinkommens erhärtet hatte, in Brüche.

Noch einmal tritt die Staatseisenbahn-Gesellschaft, nachdem sich weder Fusion noch Ausbau der Linien als ausführbar er-wiesen, mit dem Vorschlage eines Betriebsvertrages an die Nordbahn heran, über welchen der Generalversammlung der letzteren Gesellschaft berichtet wird, „dafs die Nordbahn bei Annahme desselben nicht allein in unberechenbare Verluste geraten, sondern noch überdies das selbständige Verfügungs-recht auf den gröfsten Teil ihrer Linien verlieren würde“. Noch-mals macht die Nordbahn Gegenvorschläge dahin gehend, dafs die Durchzugsgüter der Staatseisenbahn-Gesellschaft zwischen Ungarn und Böhmen und umgekehrt nicht nach Gewicht, nicht nach Klassifikation und nicht nach Tarif, sondern einzig und allein nach Wagenladungen auf dem Durchzuge über die Nord-bahnlinien Brünn-Marchegg befördert werden sollten, wonach die Staatseisenbahn-Gesellschaft einen zu vereinbarenden mäfsigen Preis per Wagen zu entrichten hätte, während die Frachtsätze für die zwischen Ungarn und Wien verkehrenden Güter jenen der Staatseisenbahn-Gesellschaft thunlichst gleichgehalten wer-den sollen; eine Vereinbarung hierüber war nicht zu erzielen.

Ein auf Veranlassung der Staatseisenbahn-Gesellschaft von fünf hervorragenden Wiener Advokaten abgegebenes Rechts-

gutachten trägt das Datum vom 12. Juni 1861 und beantwortet die Fragen:

1) Ob die von der k. k. privilegierten Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Ergänzung ihres Eisenbahnnetzes projektierten Verbindungsbahnen und zwar a) von Marchegg über Grofs-Enzersdorf, Schwechat in den der Gesellschaft gehörigen Raaber Bahnhof in Wien einmündend und b) von Grofs-Enzersdorf über Wolkersdorf, Mistelbach, Staatz, Laa, Dürnholz und Nufslau nach Brünn der Konzessionsurkunde vom 1. Januar 1855 samt Additionalartikeln entsprechen?
2) Ob durch die Ausführung dieser projektierten Eisenbahnbauten das Privilegium der Kaiser Ferdinands-Nordbahn verletzt würde?

selbstverständlich im Sinne und zu Gunsten der Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Der beiderseits mit unleugbarem Geschick und Geist geführte Kampf konnte selbstredend weder durch abgegebene Gutachten, oder die grofse Menge von Denk- und Streitschriften, noch durch die Fehde der in zwei Lager geteilten Presse entschieden werden.

Am 11. Januar 1862 sieht sich die Staatseisenbahn-Gesellschaft veranlafst, das unter dem 19. Februar 1861 gestellte Konzessionsgesuch in einer Denkschrift zu erneuern, und es rief allenthalben das gröfste Erstaunen hervor, als ein H. M. Erlafs vom 8. März 1863 der Nordbahn-Gesellschaft bekannt gab, dafs die von der Staatseisenbahn-Gesellschaft projektierte Eisenbahn von Grofs-Enzersdorf nach Brünn die Genehmigung nicht erhalten habe, womit die peinliche Angelegenheit beigelegt schien. Der Streit ging nunmehr auf ein anderes Gebiet über, welches die Verbindung zwischen Wien und Böhmen betraf, um deren Herstellung sich die Nordbahn zu bewerben beschlossen hatte. Ein Verein in Krems hatte die Fortsetzung des Stockerauer Flügels bis Krems event. nach Budweis angeregt, und die im Jahre 1860 abgehaltene Generalversammlung der Nordbahn ermächtigte auch die Direktion, weil eine Rentabilität des bestehenden kurzen Flügels ja ohnedies ausgeschlossen war, für die genannte Linie ein Projekt ausarbeiten zu lassen.

Nachdem eine Bauunternehmung bereits die Bewilligung für Vorarbeiten zu der Eisenbahn von Krems nach Budweis erhalten hatte, setzte sich die Nordbahn mit ihr in Verbindung, um sie zur Konzessionswerbung und deren unentgeltlicher Abtretung an die Gesellschaft zu veranlassen, wofür der Firma die Bauausführung zugesagt wurde. Die Verhandlungen mit der Staatsverwaltung waren fast bis zur Ausfertigung des Entwurfs gediehen, als durch ein Konzessionsgesuch der Staatseisenbahn-Gesellschaft für eine ganz ähnliche Linie die weiteren Unterhandlungen abgebrochen wurden. Die Bauunternehmung zog sich mit Rücksicht auf den ungünstigen Ausgang zurück und überliefs die selbständige Betreibung der Konzession der Nordbahn, welche dem Handelsministerinm am 26. April 1863 auch eine Doppeleingabe überreichte und zwar:

1) den Protest gegen die Verleihung einer Konzession für die Linie Wien-Znaim-Tetschitz-Rossitz an was immer für einen Bewerber, ferner

2) das unmittelbare Ansuchen um die definitive Konzession zur Verlängerung der Stockerauer Linie bis Budweis (deren eventuelle Fortsetzung von Gmünd nach Prag) nebst einer Zweigbahn von Platt über Znaim nach Tetschitz. Dem endgültigen Abschlufs der mit der Staatsverwaltung diesbezüglich gepflogenen Vereinbarungen wurde binnen kurzem entgegengesehen, als wider alles Erwarten die Direktion mit H. M. Erlafs vom 12. September 1863 verständigt wird, „dafs Se. Majestät mit a. h. E. vom 7. September 1863 dem Konzessionsgesuche vom 26. April 1863 nicht dem vollen Umfange nach zu willfahren, sondern blofs zu gestatten geruhten, dafs der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Konzession für eine Bahn von Stockerau nach Budweis mit einer Zweigbahn von Platt über Znaim nach Tetschitz, sowie zur Fortsetzung von Budweis nach Pilsen und Prag gegen dem in Aussicht gestellt wurde, dafs für die wirkliche Ausführung der Bahn von Stockerau nach Budweis und der Zweigbahn nach Znaim ausreichende Sicherstellung geleistet wird“.

Der Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde dagegen die Konzession für die Eisenbahnen von Marchegg nach Wien und von

einem Punkte dieser Bahn über Znaim nach Kolin, dann für eine Zweigbahn von Znaim bis zum Anschlusse an die Brünn-Rossitzer Bahn (für die letztgenannte Zweigbahn hatte die Staatseisenbahn-Gesellschaft in einer Eingabe, datiert 21. März 1863, „den Vorzug vor allen Bewerbern" beansprucht, und schon früher 6029 Stück Aktien der Brünn-Rossitzer Eisenbahngesellschaft an sich gebracht) unter der Bedingung in Aussicht gestellt, dafs der Betrieb auf dieser Zweigbahn vorerst zum Transport der im Rossitzer Revier gewonnenen Kohlen, bezüglich der sonstigen Frachten und Personen aber auf den Lokalverkehr zwischen Znaim und Tetschitz beschränkt bleiben soll, und „dafs die Rechte, welche die Nordbahn durch den erhobenen Protest verwahren will, durch ein rechtskräftiges Erkenntnis abgesprochen, bzw. hinsichtlich dieser Rechte ihr das ewige Stillschweigen auferlegt wird".

Unter einem war auch die Nordbahn aufgefordert worden, „wegen Annahme der ihr in Aussicht gestellten Konzession die Erklärung mit aller Beschleunigung abzugeben". Zum Schutze ihrer Privilegialrechte legte die Nordbahn in einer neuerlich vom 16. Oktober 1863 datierten Eingabe gegen die Verleihung einer Konzession für die Verbindung zwischen Wien und Brünn Verwahrung ein, gleichzeitig das Ministerium um eine Auslegung des Begriffes „Lokalverkehr" bittend, worauf unter dem 5. Januar 1864 die Entscheidung erfliefst, dafs bezüglich des Lokalverkehrs auf der, „der Staatseisenbahn-Gesellschaft zu konzessionierenden Strecke Znaim-Tetschitz ein direkter Verkehr über die Endpunkte hinaus ausgeschlossen zu bleiben habe", und hiernach auf dieser Strecke eigene, blofs auf derselben verkehrende Betriebsmittel zu verwenden sein werden, „sowie denn auch im Personentransporte die Ausgabe von Fahrbillets und Gepäckscheinen, dann im Gütertransporte die Übernahme von Gütern und die Ausstellung von Frachtbriefen nur für und innerhalb dieser Strecke stattfinden darf, sonach zum Transporte über diese Strecke hinaus an den bezeichneten Endpunkten neue Transportverträge geschlossen werden müssen."

Abermals wurde die Direktion aufgefordert, „nunmehr die Erklärung wegen Annahme oder Ablehnung der der Nordbahn

in Aussicht gestellten Konzession spätestens bis 15. Februar 1864 abzugeben, widrigenfalls die Konzession als abgelehnt betrachtet und jede weitere Verhandlung hierüber abgebrochen werden müfste“.

Nachdem das von mehreren Rechtsgelehrten eingeholte Gutachten über die der Staatseisenbahn-Gesellschaft in Aussicht gestellte Konzession und den Begriff des Lokalverkehrs, die Privilegiumsrechte der Nordbahn als keineswegs unverletzte bezeichnete, legte die Nordbahn am 12. Februar 1864 nochmals Verwahrung ein; es kam jedoch weder zu einer richterlichen Entscheidung noch zu einer Konzessionierung, denn die allgemeinen Geldverhältnisse hatten sich mittlerweile so ungünstig gestaltet, dafs die Direktion sich veranlafst sieht, die Regierung mit der Eingabe vom 26. Februar 1864 zur Subventionierung der geplanten Linien, allerdings vergeblich, zu bewegen; ebenso erfolglos blieben die auf einen Vergleich der beiden Gesellschaften abzielenden Schritte.

Abermals wendet sich die Nordbahn an die Regierung mit der Bitte, die Verhandlungen über die Eisenbahn Stockerau-Budweis-Pilsen wieder aufzunehmen, worauf ihr mit Erlafs vom 28. Mai 1864 bedeutet wird, dafs, wenn die Gesellschaft „den mehrgedachten Bau ernstlich ins Auge zu fassen gesonnen sei, sie ein Gesuch zu stellen hätte, das einfach auf die Erteilung der Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten zu lauten hat“; diesem Wunsche entsprach die Direktion, worauf am 8. Juli 1864 die Bewilligung erteilt und die technischen Studien noch im selben Jahre vollendet wurden. Am 10. Januar 1865 wird die Gesellschaft um Einleitung der Konzessionsverhandlungen bittlich, worauf ihr mit H. M. Reskript vom 11. Februar 1865 die Bereitwilligkeit der Regierung auf diese Bitte einzugehen, bekannt gegeben, daran jedoch die Bedingung geknüpft wird, dafs die Gesellschaft binnen vierzehn Tagen erkläre: das Konzessionsobjekt durch die Linien Pilsen-Eger und durch eine Zweigbahn von Wittingau über Tabor nach Prag zu ergänzen, das zu konzessionierende Netz als ein selbständiges Unternehmen ins Leben zu rufen, dafs ferner bei dieser Gelegenheit die mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft obwaltende

Differenz in Bezug auf die Verbindung ihrer südöstlichen mit der nördlichen Linie zur Austragung gelange.

Die von seiten der Nordbahn hierauf erbetene nähere Ausführung der Forderungen der Staatsverwaltung bezeichnete die sofortige Übernahme der Verpflichtung zur Herstellung der Bahn von Pilsen nach Eger als unerläfsliche Bedingung der Konzessionserteilung, während der Begriff der Selbständigkeit des neuen Unternehmens dahin zu definieren sei, dafs für dasselbe eine besondere Firma protokolliert und eine abgesonderte Administration und Verrechnung eingeführt werden müsse. Im März 1865 wendet sich die Nordbahn an ihre Gegnerin, ob die letztere nicht geneigt wäre, an dem Bau der Eisenbahn Pilsen-Eger u. s. w. unter Zugrundelegung eines Tarifvertrages für die alten Linien teil zu nehmen; auch diesmal scheiterten die Versuche einer Annäherung, und die Nordbahn sieht sich daher genötigt, dem Handelsministerium von der Erfolglosigkeit der Ausgleichsbestrebungen, bzw. der Unmöglichkeit, die mit Ministerialreskript vom 11. Februar 1865 bekannt gegebenen Bedingungen zu erfüllen, Anzeige zu erstatten, welche vom Ministerium „mit Bedauern zur Kenntnis genommen wurde“.

Die Generalversammlung der Nordbahngesellschaft vom 31. Mai 1865 ermächtigte nun die Direktion, sich nach Feststellung der Konzessionsbedingungen durch die Legislative an einer etwa stattfindenden Offertverhandlung zu beteiligen; von dieser Ermächtigung wurde aber kein Gebrauch gemacht, nachdem das bezügliche, unter Mitwirkung beider Häuser des Reichsrates zustande gekommene und am 9. August 1865 allerhöchst sanktionierte Gesetz nicht mehr blofs eine Linie, sondern ein ganzes Eisenbahnnetz umfafste, Stockerau als Ausgangspunkt auch nicht weiter in Betracht kam, endlich ein Teil der Aktionäre seinen Widerwillen gegen den Weiterbau kundgegeben hatte; die Gesellschaft überreichte noch am 30. Juli 1865 ein Majestätsgesuch zur Wahrung ihrer Privilegialrechte, welchem mit a. h. E. vom 7. September keine Folge gegeben wurde. Die Regierung neigte der Ansicht zu, dafs das Nordbahnprivilegium dem nachträglich geänderten Projekte der

Staatseisenbahn-Gesellschaft (Stadlau zum Anschlufs an die Rossitzer Bahn) nicht entgegenstehe, denn auf ihre auch gegen diese Variante erhobene Verwahrung erhielt die Nordbahn am 10. April 1866 die Verständigung, dafs die erwähnte Linie zufolge a. h. E. vom 6. April 1866 „als zulässig erkannt worden sei“. Nochmals verwahrt die Nordbahn ihre Rechte, ohne hierdurch an dem Entschlufs der Staatsverwaltung etwas ändern zu können, denn die Linie Wien-Brünn war bald hierauf eine Thatsache.

Die Kriegsereignisse des Jahres 1866 hatten die Unzulänglichkeit und fehlerhafte militärische Anlage des östlichen Netzes abermals erwiesen; während des Aufmarsches der Nordarmee mufsten ungeheure Truppenmassen zur Deckung der mit der Grenze parallel laufenden Eisenbahnen (Krakau-Oderberg-Troppau) verwendet werden; bei der späteren Bewegung der Armeen gegen die obere Elbe hatte sich die geringe Leistungsfähigkeit der einzigen Olmütz mit Königgrätz und Josefstadt verbindenden Linie, sowie überhaupt der Mangel einer zweiten Verbindung Wiens mit den nördlichen Provinzen in einer Weise fühlbar gemacht, dafs sich die Staatsverwaltung gleich nach Herstellung des Friedens veranlafst sah, Verhandlungen über den Artikel 7 des Übereinkommens vom 1. Januar 1855 und die verschiedenen seit Jahren in Schwebe befindlichen Eisenbahnpläne der Staatseisenbahn-Gesellschaft einzuleiten und diese einem baldigen Abschlusse zuzuführen. Nachdem mit Übereinkommen vom 13. März 1864 alle zwischen der Staatsverwaltung und der Staatseisenbahn-Gesellschaft obschwebenden Fragen geordnet waren und das Kaiserliche Handschreiben vom 18. Oktober 1866 den baldigen Abschlufs dieser Verhandlungen anbefiehlt, erhielt die Gesellschaft auf Grund des Kaiserlichen Patentes vom 20. September 1865 mit a. h. E. vom 1. Dezember 1866 die Konzession für das Ergänzungsnetz zur Verbindung der südöstlichen Linie mit Wien und mit der Brünn-Rossitzer Bahn; damit wurde ihr das Recht zum Bau und Betrieb folgender Lokomotiveisenbahnen erteilt:

1) Einer Verlängerung der südöstlichen Staatsbahn von

Marchegg über Stadlau nach Wien zur Einmündung in den Wien-Raaber Eisenbahnhof;

2) einer Eisenbahn von Stadlau über Süſsenbrunn, Wolkersdorf, Mistelbach, Laa, Frischau bis zur Einmündung in die Brünn-Rossitzer Bahn nächst der Butscheiner Mühle;

3) einer Zweigbahn der sub 2) genannten Linie nach Znaim;

4) einer Verbindung der Rossitzer Bahn in Brünn mit der nördlichen Linie der k. k. privilegierten Staatseisenbahn-Gesellschaft; hierbei wurde ihr gleichzeitig die Verpflichtung auferlegt, „auf Verlangen der Staatsverwaltung nach erfolgter Herstellung einer Eisenbahn von Wien nach Pilsen ihre Zweigbahn von Znaim bis zum Anschlusse an die letztere Bahn in der Gegend von Horn fortzusetzen".

Der Bau der konzessionierten Bahnen muſs nach der Ausfertigung dieser Urkunde auf der zwischen der Butscheiner Mühle und Laa gelegenen Strecke ohne Verzug begonnen werden. Die Gesamtdauer der Ausführung des neu konzessionierten Eisenbahnnetzes wird auf 4 Jahre vom Tage der Genehmigung der Projekte der Donauüberbrückung festgestellt. Die Gesellschaft verpflichtet sich, alles aufzubieten, um die Verbindung zwischen Znaim und Brünn sobald als möglich herzustellen.

Die Dauer der Konzession ist auf 99 Jahre, vom 1. Januar 1867 an gerechnet, festgesetzt. Die Staatsverwaltung garantiert der Gesellschaft jenen Jahresbetrag, welcher zur Verzinsung und Amortisierung der zur Aufbringung des Bahnanlagekapitals emittirten Obligationen notwendig ist. Die zu leistende Garantie wird vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf allen konzessionierten Bahnstrecken für die bis zu diesem Tage ausgegebenen Summen in Wirksamkeit treten.

Das neue Eisenbahnnetz und sein Zugehör sind während der Bauzeit und während 10 Jahren von der Eröffnung des Betriebes auf sämtlichen Linien an gerechnet, von der Einkommensteuer befreit. Die Betriebsrechnung der neuen Linien wird abgesondert geführt. Es wird weiter noch mit dem

Übereinkommen in Gemäſsheit der a. h. E. vom 1. Dezember 1866 die Dauer der, der Staatseisenbahn-Gesellschaft am 1. Januar 1855 und 28. April 1856 verliehenen Eisenbahnkonzessionen derart verlängert, daſs sie zugleich mit der am heutigen Tage erteilten Konzession des neuen Eisenbahnnetzes erlischt (d. i. eine Erstreckung um 18 Jahre). Das im Artikel 13 der Konzessionsurkunde vom 1. Januar 1855 angeführte Recht der Einlösung, wird nur auf das gesamte alte und neue Eisenbahnnetz Anwendung finden. Die mit Konzessionsurkunde vom 1. Januar 1855 garantierte Annuität von 5,2% für das sich auf 200 Mill. frcs. beziffernde Kapital im Betrage von 4160000 fl. Silber (10400000 frcs., 1 frc. = 40 kr. ö. W.) wird auf 5200000 fl. ö. W. Silber (d. i. auf 13 Mill. frcs.) erhöht. Die Staatsverwaltung wird vom 1. Januar 1867 an, während vier aufeinander folgender Jahre, die für das alte Eisenbahnnetz entfallende Einkommensteuer nur von dem nach Bezahlung von 25 frcs. per Aktie disponiblen Nettobetrage entnehmen.

Mit der Konzessionierung des Ergänzungsnetzes erreichte die Staatseisenbahn-Gesellschaft ihre vollständige Unabhängigkeit, und damit wurde gleichzeitig auch die seit mehreren Jahren von der Brünn-Rossitzer Eisenbahngesellschaft angestrebte Verbindung gesichert.

Der mit der Konzession vom 20. Dezember 1861 allerhöchst genehmigte Bau einer Lokomotivflügelbahn von Segen Gottes nach Zbeschau nebst Zweigbahn (anstatt der mit allerhöchstem Privilegium vom 15. Januar 1854 zur Verbindung der Oslawaner, Zbeschauer und Neudorfer Kohlenwerke bewilligten Pferdebahn) wurde am 10. August 1862 dem öffentlichen Betriebe übergeben; im März 1865 stellten einige Aktionäre auf Grund des Gutachtens der Brünner Handelskammer, „es sei das Kohlenbecken von Rossitz für das südliche Mähren zu erschliefsen, weshalb die Trace von Tetschitz über Znaim zur Verbindung mit Grofs-Enzersdorf empfohlen werden könne“, den Antrag, die Bahn von Tetschitz über Znaim bis an die projektierte böhmische Nordwestbahn, eventuell bis Stockerau an die Nordbahn fortzusetzen.

In der Generalversammlung vom 27. März 1865 erhielt die Direktion die Ermächtigung, um die Konzession einer Bahn von Tetschitz über Eibenschitz, Kromau und Znaim, zum Anschluſs an die böhmische Nordwestbahn bei Eggenburg oder Maissau, eventuell zum Anschluſs an die Kais. Ferd.-Nordbahn bei Stockerau unter Inanspruchnahme einer Zinsengarantie einzukommen.

Um jedoch die Bestrebungen der Brünn-Rossitzer Eisenbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft zu vereinen, wurde die letzere mit H. M. Erlaſs vom 10. April 1866 aufgefordert, sich an den diesbezüglichen Verhandlungen zu beteiligen. Nachdem die von der Staatseisenbahn-Gesellschaft früher vorgeschlagene Ausmündung aus der Rossitzer Bahn und deren direkte Verbindung mit Wien als vorteilhafter erkannt wurde, verzichtete die letztere auf die ihr früher erteilte Konzession (Tetschitz-Znaim-Maissau, Gesetz vom 22. August 1865), nachdem ihr auf die vorgeschlagene Weise alle Vorteile erwachsen, welche mit der Konzession verbunden gewesen wären; der Direktion handelte es sich aber um die Aufrechthaltung der in Aussicht gestellten Begünstigungen, und die Regierung erklärte sich mit dem Übereinkommen vom 1. Dezember 1866 bereit, nachdem durch die Konzessionierung des Ergänzungsnetzes an die Staatseisenbahn-Gesellschaft die Ausführung einer Bahn von Tetschitz nach Maissau entfällt, „das der Brünn-Rossitzer Eisenbahngesellschaft durch das Gesetz vom 22. August 1865 in Aussicht gestellte Zugeständnis der Garantie eines jährlichen Reinertrages von 175000 fl. ö. W. in Silber zur Verzinsung und Tilgung ihres Anlagekapitals unter der Bedingung aufrecht zu erhalten, daſs dieselbe für die aus Anlaſs des Anschlusses der östlichen Staatseisenbahn an die Rossitzer Bahn notwendig werdenden Erweiterungsbauten auf ihrer gegenwärtigen Linie die Ausgabe eines Betrages von 300000 fl. ö. W. nachweise.“ Die Dauer der unter dem 15. Januar 1854 verliehenen Konzession wird bis zum letzten Dezember 1965 (um 31 Jahre) verlängert. Von dem Tage der Inkrafttretung der Garantie werden die Kohlentarife auf ein bestimmtes Maſs herabgesetzt. Hiermit wurde die Brünn-Rossitzer Eisenbahn ein Bindeglied

der Staatseisenbahn-Gesellschaft, und ihre Interessen sind sonach fortan gemeinsame.

Lombardisch-venetianische Staatseisenbahnen. Am 14. März 1856 wurde ein Übereinkommen zwischen den k. k. Ministerien der Finanzen und des Handels mit einem Konsortium in- und ausländischer Kapitalisten abgeschlossen (allerhöchst genehmigt am 17. April), zu dem Zwecke, „damit das lombardisch-venetianische Eisenbahnnetz im Interesse des allgemeinen Verkehrs sobald als möglich vervollständigt, zugleich aber auch der Betrieb und die Verwaltung der dem k. k. Ärar gehörigen, einen Bestandteil jenes Eisenbahnnetzes bildenden Eisenbahnen thunlichst vereinfacht werde“.

Das Ärar überläſst hiernach dem Konsortium die lombardisch-venetianischen Staatseisenbahnen — mit alleiniger Ausnahme der Strecke von Verona bis zur Grenze von Südtirol — samt allen beweglichen und unbeweglichen Zugehörungen zum Betrieb und zur Benutzung für die Dauer von 90 Jahren; längstens mit dem Schlusse des Jahres 1856 ist die Übergabe der Eisenbahnen als vollendet zu betrachten, wonach das Konsortium spätestens am 1. Januar 1857 in deren Besitz tritt.

Für die überlassenen lombardisch-venetianischen Staatseisenbahnen wird ein Betrag von 100 Mill. Lire austr. festgesetzt, welcher, nach Wahl des Ärars, entweder in klingender österreichischer Silber- oder Goldmünze zu erlegen sein wird; die Bezahlung der 100 Mill. L. a. hat in der Art zu geschehen, daſs ein Betrag von 20 Mill. L. a. binnen drei Monaten nach erfolgter a. h. G. des Übereinkommens erlegt wird; die Zahlung von 50 Mill. L. a. ist in fünf Jahresraten zu 10 Mill. zu leisten; die noch übrigen 30 Mill. L. a. sind aus der Hälfte des reinen Erträgnisses der sämtlichen überlassenen und konzessionierten Eisenbahnen, — sofern dieses Erträgnis 7 % des Bau- und Anlagekapitals übersteigt — allmählich zu erlegen; wenn das Konsortium vor oder bei Erlag der fünften Jahresrate sich bereit erklärt, die Zahlung dieser 30 Mill. in Raten zu 10 Mill. L. a. mit Ablauf jedes der beiden folgenden Jahre bezahlen zu wollen, so wird es von der Zahlung der letzen 10 Mill. L. a. enthoben. Von dem

Betrage von 100 Mill. L. a. sind, wenn die festgesetzten Zahlungstermine pünktlich eingehalten werden, keine Zinsen zu entrichten, wogegen im anderen Falle sechsprozentige vom Tage der abgelaufenen Frist zu berechnende Zinsen vergütet werden müssen.

Das Konsortium ist verpflichtet, die ihm überlassenen, schon im Betriebe stehenden Eisenbahnen zu vervollständigen und die noch nicht ausgebauten Strecken binnen festgesetzten Zeiträumen dem allgemeinen Verkehr zu übergeben. Zu diesen Strecken gehören:

a) jene von Coccaglio über Bergamo nach Monza (diese Verpflichtung wurde mit Übereinkommen vom 8. April 1857 abgeändert [s. S. 220]) mit der Zweigbahn nach Lecco;

b) jene von Casarsa über Udine, Cormons (diese Linie wurde mit a. h. E. vom 17. April 1856 nur mit dem Beifügen genehmigt, daſs sie möglichst nahe bei Görz vorübergeführt werde) nach Nabresina zum Anschlusse an die südliche Staatseisenbahn, und

c) jene von S. Antonio di Mantova bis zum linken Poufer bei Borgoforte.

Auſser diesen Strecken verpflichtet sich das Konsortium zur Anlage und zum Ausbau von Eisenbahnen, und zwar in der Richtung:

a) von Mailand über Lodi nach Piacenza zum Anschluſs an die italienische Zentralbahn, mit einer Ausästung von Melegnano nach Pavia zum Anschluſs an die sardinische Bahn von Genua;

b) von Mailand nach Buffalora bis an die sardinische Grenze zum Anschluſs an die sardinische Bahn nach Turin mit der Ausästung nach Sesto-Calende zum Anschluſs an die Schiffahrt auf dem Lago maggiore.

Die Strecke von Coccaglio über Bergamo nach Monza muſs (vom 1. Januar 1857 ab) binnen zwei, jene von Lecco und von Casarsa nach Nabresina binnen drei Jahren vollendet und dem Betriebe übergeben sein; für den Bau der Linien von Mailand nach Piacenza und Pavia, sowie jener von Mailand nach Buffalora und nach Sesto-Calende wird ein Zeitraum von

fünf Jahren gewährt. Wegen des Anschlusses an die sardinische Bahn bei Buffalora und bei Pavia hat das Konsortium sich den zwischen der k. k. österreichischen und königl. sardinischen Regierung vereinbarten Bestimmungen[1]) zu fügen.

Die Staatsverwaltung gestattet die unentgeltliche Befahrung der Strecke der südlichen Staatseisenbahn von Nabresina bis Triest und die Mitbenutzung der Bahnhöfe in Nabresina und Triest; dagegen behält sich die Staatsverwaltung die unentgeltliche Benutzung der Bahnhöfe in Verona und die Befahrung der notwendigen Strecke vor.

Dem Konsortium wird das Recht eingeräumt, um Mailand eine Verbindungsbahn anzulegen und einen Hauptbahnhof zu erbauen; desgleichen steht ihm das Vorrecht beim Bau von Zweig- oder Fortsetzungsbahnen im lombardisch-venetianischen Königreich zu.

---

[1]) Staatsvertrag zwischen Österreich und Sardinien vom 19. Juni 1856 in betreff des Anschlusses der lombardischen und sardinischen Eisenbahnen, worüber die beiderseitigen Ratifikationen am 24. Juli 1856 in Wien ausgewechselt wurden.

Art. 1. Die königlich sardinische Regierung verpflichtet sich, eine Eisenbahn von Novara bis an die österr. Grenze nächst Buffalora erbauen zu lassen.

Art. 2. Die k. k. österr. Regierung übernimmt für ihren Teil die Verpflichtung, eine Eisenbahn in unmittelbarer Verbindung mit der besagten Linie von der Grenze nächst Buffalora bis nach Mailand erbauen zu lassen. Die unmittelbare Verbindung der obgedachten Eisenbahnen soll auf der bestehenden Brücke über den Ticino nächst Buffalora ausgeführt werden, welche Brücke zur gemeinschaftlichen Benutzung für die Eisenbahn sowohl als auch für Wagen und Fußgänger tauglich hergestellt, und deren Kostenbetrag von den beiden kontrahierenden Regierungen, resp. den beiden konzessionierten Gesellschaften gemeinschaftlich und zwar von jeder zur Hälfte getragen werden soll.

Art. 14. Die k. k. österr. Regierung verpflichtet sich, die Eisenbahnlinie von Mailand bis an die sardinische Grenze nächst Buffalora innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren, vom Tage der Ratifikation des gegenwärtigen Übereinkommens gerechnet, vollständig beendigen zu lassen. . . .

„Die königl. sardinische Regierung verpflichtet sich desgleichen ihrerseits die Eisenbahnstrecke zwischen Novara und der Grenze bei Buffalora in dem gleichen oder einem kürzeren Zeitraume. . beendigen zu lassen.

Die Benutzung der Eisenbahnen und das zugesicherte Vorrecht erlischt nach Ablauf des Jahres 1948.

Die Staatsverwaltung haftet dafür, daſs die Eisenbahnen 5 % an Zinsen und 1/5 % als Amortisationsquote, nach Abzug der Verwaltungs- und Betriebsauslagen, für die oben festgestellte Dauer ertragen. Die Haftung bezieht sich aber nur auf denjenigen Betrag, welcher wirklich bezahlt und zum Ausbau und zur Einrichtung der Eisenbahnstrecken vor Eröffnung und binnen drei Jahren nach Eröffnung derselben verwendet worden ist; zu dem Bau- und Betriebskapital dürfen auch die 5 % Zinsen gerechnet werden, welche von den auszugebenden Aktien und Obligationen zu entrichten sein werden, so lange der Bau geführt wird; dem Konsortium wird das Recht eingeräumt, eine Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Wien zu bilden und auf Überbringer oder auf bestimmte Namen lautende Aktien im Betrage von je 600 L. a. auszustellen (einer späteren a. h. G. zufolge durften die Aktien auf 576 L. a. lauten); am 1. Januar 1949 hat die Staatsverwaltung das Recht, die Eisenbahnen in Besitz zu nehmen und für sich zu verwalten, und nach Verlauf des Jahres 1889 das Einlösungsrecht.

Nach Verleihung dieser Konzession, welche gemäſs der a. h. E. vom 27. November 1856 an eine Aktiengesellschaft überging, erschien nun der Ausbau der lombardisch-venetianischen Eisenbahn gesichert; nachdem der Betrieb der Staatsbahnen vom Juni 1856 an bereits auf Rechnung der Gesellschaft geführt wurde, übernahm sie denselben in eigene Regie vom 1. Oktober 1856 ab. Ein späteres Übereinkommen, 8. April 1857[1]), betraf einige Änderungen des ursprünglichen.

---

[1]) Die Gesellschaft ist verpflichtet:

a) anstatt der Strecke Bergamo-Monza eine Eisenbahn von Bergamo zum Anschluſs an die Linie Mailand-Treviglio, an einen Punkt zwischen Treviglio und Cassano zu bauen;

b) zum Bau einer Linie von Treviglio nach Cremona über Crema, als Fortsetzung der Eisenbahn Mailand-Treviglio;

c) eine Eisenbahnverbindung zwischen Treviglio und Coccaglio herzustellen, sobald die Staatsverwaltung diese im Interesse des Staates als notwendig und wünschenswert erklärt.

Der Vollständigkeit wegen mag hier noch erwähnt werden, dafs ein italienischer Adeliger noch im selben Jahre die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Mantua über Cremona und Pizzighetone nach Codogno zum Anschlufs an die Linie Mailand-Piacenza vom k. k. Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und des Armee-Oberkommandos für die Frist von zwei Jahren und unter Vorbehalt der Konzession an die Lombardisch-Venetianische Eisenbahngesellschaft erhielt; es wurden jedoch nicht einmal die Vorarbeiten vollendet.

Italienische Zentraleisenbahn. Zum Zwecke einer baldigen Verbindung des lombardischen Eisenbahnnetzes mit den bestehenden Bahnen Toscanas wurde von Bevollmächtigten der beteiligten Regierungen (Österreich, Kirchenstaat, Modena, Parma und Toscana) eine Konvention zu Rom am 1. Mai 1851 abgeschlossen und unterzeichnet. Dieselbe lautet etwa:

Art. 1. Der heil. Stuhl, der österr. Kaiserstaat, die Herzoge von Modena und Parma und der Grofsherzog von Toscana — durchdrungen von der Wichtigkeit, die Verkehrsmittel zwischen ihren Staaten zu erleichtern und damit die gegenseitigen guten nachbarlichen Beziehungen zu erweitern — beschliefsen einstimmig die Erbauung einer Eisenbahn, welche die Benennung „italienische Zentraleisenbahn“ zu erhalten hat, und welche einerseits von Piacenza ausgehend über Parma nach Reggio, und andererseits von Mantua auslaufend, ebenfalls nach Reggio und von da über Modena und Bologna, entweder nach Pistoja oder nach Prato, je nachdem sich die Passierung der Apenninen leichter und minder kostspielig erweisen wird, führen, und endlich bei der einen oder der anderen der genannten Städte an das toscanische Eisenbahnnetz sich anschliefsen soll.

Art. 3. Die kaiserliche österr. Regierung macht sich verbindlich, ganz auf ihre Kosten und gleichzeitig mit dem Bahnbaue, welcher den Gegenstand der gegenwärtigen Konvention bildet, die eigenen Eisenbahnen sowohl bis Piacenza als bis Mantua zu vollenden, und gestattet, dafs sich dieselben an diesen beiden Punkten an die italienische Zentralbahn anschliefsen.

Art. 5. Der Bau der italienischen Zentraleisenbahn wird einer oder mehreren Unternehmungsgesellschaften unter den bestmöglichen von der Kommission festzustellenden Bedingungen überlassen werden. Unterdessen sind die teilnehmenden Regierungen übereingekommen, von nun an der Gesellschaft oder den Gesellschaften die nachfolgenden Begünstigungen und Privilegien zuzusichern, und zwar:

a) Schutz und kräftige Unterstützung, um alle Erhebungen und hierauf alle Arbeiten vorzunehmen. . . . .

b) das Recht, bei der Einlösung von was immer für einem Grundstücke oder Gebäude . . . . im Zwangswege zur Expropriation zu schreiten . . . .

c) ein ausschliefsliches Privilegium für eine nicht längere Dauer als von 100 Jahren . . . . .

d) Befreiung von jeder gewöhnlichen, aufserordentlichen und speziellen Steuer für die Bahn samt Zugehör und deren Betrieb; dann die von Zoll und anderen Abgaben freie Einfuhr alles Eisens, der Maschinen, Gerätschaften und Gegenstände, welche für den Bau, die erste Herstellung des Oberbaues und für die Inbetriebsetzung der Bahn notwendig sind. Befreiung von der proportionellen Gebührenentrichtung für Urkunden, welche sämtlich gegen Entrichtung des Minimums der festgestellten fixen Gebühren werden eingetragen werden . . . .

e) Gewährleistung eines Minimums von Interessen des Kapitals, das innerhalb gewisser Grenzen für den Eisenbahnbau wirklich verwendet werden wird.

Art. 6. a) die Vorerhebungen zur Wahl und Tracirung der Bahnlinien sind innerhalb eines Jahres, von dem Zeitpunkte des Abschlusses des Konzessionsaktes an gerechnet, zu vollenden . . . . .

b) die Arbeiten sind gleichzeitig an 5 Punkten innerhalb des Verlaufes eines Monats nach der definitiven Genehmigung der Linie zu beginnen . . . . .

c) die Gesellschaft hat sich der technisch-administrativen Überwachung und Inspizierung durch eine Kommission zu unterwerfen.

Art. 8. Nachdem die Bahn unter der absoluten Abhängigkeit und der Aufsicht der Kommission ausgeführt sein wird, wird bei der gänzlichen Eröffnung derselben die für die Bauführung, für die Herstellung des Oberbaues und für die zu deren Betrieb erforderliche Ausstattung gemachte Gesamtauslage richtig gestellt werden, und diese Summe wird das Kapital bilden, für welches die Zusicherung des Interessenminimums von seiten der Regierungen zu gelten hat.

Art. 15. . . . . Die von der ganzen Bahnlinie sich ergebenden Erträgnisse müssen nachweislich jeder einzelnen Regierung im gleichen Verhältnisse zu dem Kapitale, von welchem dieselbe die Interessen zu verbürgen sich verpflichtete, zugute gerechnet werden . . . .

Mit dem Erlöschen der Konzession hat jede Regierung ungehindert in den Besitz der in das bezügliche Gebiet fallenden Bahnstrecke oder Strecken, sowie sämtlicher Bauwerke, welche für den Eisenbahndienst aufgeführt worden sein sollten, zu treten . . . . .

Art. 16. Die kontrahierenden Regierungen behalten sich folgende Rechte vor:

a) die ökonomische Gebarung der Unternehmung in ausgedehntester

Weise zu überwachen; alle Aufschlüsse und Mitteilungen, die sie für notwendig halten, abzuverlangen, sich bei den Generalversammlungen durch 2 oder 3 Kommissäre vertreten zu lassen, und nicht nur an den Beratungen, sondern auch an den Beschlüssen derselben thätigen Anteil zu nehmen;

b) eine Änderung der Preistarife partiell oder allgemein anzuordnen, sobald die Erfahrung zeigen sollte, dafs man durch die bestehenden keinen solchen Ertrag erzielt, der hinreicht, nebst den Auslagen auch die verbürgten Interessen zu decken.

Art. 19. Die konzessionierte Gesellschaft wird sich auch verpflichten müssen, mit den festgestellten Zügen einen Postwagen unentgeltlich zu befördern oder auf sonstige Weise nach Belieben der beteiligten Regierungen das Geeignete für den Briefpostverkehr zu veranstalten . . . . .

Die Gesellschaft wird sich schliefslich verpflichten müssen, sowohl den Transport des Militärs, der politischen Wachorgane, sowie auch der ihrer Aufsicht anvertrauten Arrestanten, gegen einen zu verabredenden billigen Preis sicher zu stellen.

Art. 21. Die Aktien der Gesellschaft werden gleichmäfsig in allen Staaten der kontrahierenden Regierungen alle jene Garantien, Vorrechte und Erleichterungen geniefsen, welche bezüglich der Aktien inländischen Gesellschaften zugestanden werden.

Art. 22. Die in früheren Artikeln besprochene Kommission wird aus fünf Mitgliedern, eines für jede Regierung, bestehen . . . . .

Zur Beratung über die Ausführung dieses Eisenbahnvertrages wurde eine internationale Kommission eingesetzt und österreichischerseits der Vorstand der Generaldirektion in Verona, v. Negrelli, welcher die Gebirgslinien entworfen hatte, ernannt. Eine in Florenz ins Leben gerufene Gesellschaft erhielt am 26. Juni 1852 die Konzession für den Bau und Betrieb der italienischen Zentralbahn, und zwar für eine Dauer von 80 Jahren, mit der Gewährleistung eines Zinsenminimums von jährlich 5 % für das erforderliche und wirklich verwendete Kapital auf die Dauer von 50 Jahren nach Eröffnung aller Linien, wogegen der 5 % übersteigende Reinertrag der Bahn unter den Regierungen und der Gesellschaft je zur Hälfte geteilt wird. Das Unternehmen wollte jedoch trotz aller Bemühungen nicht gedeihen, und die Konzessionäre waren daher aufser stande, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Die Kommission sah sich nunmehr genötigt, Verhandlungen mit einem zweiten Konsortium anzuknüpfen, und zwar demselben, welchem die lombardisch-venetianische Eisenbahn konzessioniert

wurde, und das sich mittlerweile erbötig gemacht hatte, die Konzession der italienischen Zentraleisenbahnen zu übernehmen. Die vorläufig nur zwischen den Vertretern Österreichs, des Kirchenstaates und Toscanas getroffenen Konzessions-Vereinbarungen vom 17. März 1856 — die Vertreter Parmas und Modenas erklärten wegen mittlerweile erhaltener Instruktionen den Beitritt ihrer Regierungen vorbehalten zu müssen — nahm das neue Konsortium an. Kraft des Staatsvertrags vom 8. Mai 1856 wurde diesem Konsortium bei teilweiser Abänderung der Trace die Konzession (deren a. h. G. von seiten Österreichs am 17. April 1856 erfolgte) unter nachstehenden Bedingungen verliehen.

Die Bahn hat vom rechten Ufer des Po bei Piacenza auszugehen, um diese Stadt auf der kürzesten Linie mit Parma, Reggio, Modena und Bologna zu verbinden, von wo sie durch das Arnothal die Apenninen zu durchschneiden, und bei Pistoja die toscanische Bahn zu erreichen hat. Ein Zweig dieser Bahn wird von Reggio aus über Guastalla und Luzzara den Po bei Borgoforte überschreiten und in die lombardisch-venetianischen Eisenbahnen bei Mantua münden; hiernach zerfällt die Bahn in drei Hauptabschnitte: Piacenza-Bologna, Bologna-Pistoja und Reggio-Mantua; der erste Abschnitt mufs binnen drei Jahren, der zweite binnen fünf und der dritte binnen sechs Jahren vom 1. Juli 1856 an in Betrieb gesetzt werden. Zur Garantie für die übernommenen Verpflichtungen ist während des kommenden Monats Juli der Betrag von 5 Mill. italienischer Lire in Obligationen der lombardisch-venetianischen Eisenbahn bei der permanenten Kommission in Mantua zu erlegen, welcher Betrag nach dem Ausbau des ersten Abschnitts zurückgestellt wird. Den Konzessionären wird das Vorrecht über andere Mitbewerber bei gleichen Bedingungen im Fall des Baues von Bahnen in den fünf Staaten zugestanden, welche sie mit der Zentralbahn verbinden; in einer beliebigen Stadt eines der fünf Staaten ist ein Direktions- und Verwaltungsrat einzusetzen; die Verwaltung und Gebarung der italienischen Zentralbahn mufs von jener der lombardisch-venetianischen streng gesondert werden. Den Konzessionären wird das ganze Aktivum der bisherigen Admini-

stration mit Ausnahme des Kassarestes übergeben; bis Ende Juli haben sie bei dem Depositenamt in Florenz den Betrag von 6 840 000 Lire in barer Münze zu erlegen, welche mit dem Kassarest zur Rückzahlung sämtlicher Lasten verwendet werden. Die Dauer der Konzession ist bis zum Jahre 1948 festgesetzt. Von dem Zeitpunkte an, in welchem die gesamten Bahnen in Betrieb gesetzt werden, garantieren die konzessionierenden Mächte einen jährlichen Minimalreinertrag von 6½ Mill. ital. Lire. Während der Bauführung garantiert jede Regierung für jede dem Verkehr auf ihrem Gebiete übergebene Bahnstrecke den jährlichen Reinertrag von 14 000 Lire für den Kilometer. Die österreichische Regierung übernimmt für sich und die übrigen Staaten die Garantie für die Ausgleichung der etwaigen Differenzen; die italienische Zentralbahn ist sowohl in ihren Privilegien als in ihrem Betrieb unteilbar; mit Ablauf der Konzession wird den Konzessionären das bewegliche Kapital nach dem Schätzungswerte vergütet.

„Im Namen der fünf Regierungen als Unterzeichner der Konvention dd. Rom am 1. Mai 1851 über die italienische Zentraleisenbahn bringen die Kommissäre der Staaten auf Grund von Konferenzen und getroffenen Vereinbarungen und in Anbetracht der Wechselfälle, welche die in Florenz zu diesem Behufe konstituierte anonyme Gesellschaft infolge allgemeiner und besonderer Umstände betroffen haben, und dieselbe aufser stand setzten, von der in Modena unter dem 26. Juni 1852 ausgefertigten Konzession zum Bau und Betriebe dieser Eisenbahnen Gebrauch zu machen, hier nachfolgende Verfügungen zur Kenntnis:

1) Das Konzessionsprivilegium auf die italienische Zentraleisenbahn, welches der hierfür zu Florenz konstituierten anonymen Gesellschaft verliehen worden war, ist aufgehoben, diese letztere sonach aufgelöst und in Liquidationszustand gesetzt.

2) In Florenz wird ein Komitee unter Aufsicht eines von der grofsherzoglichen Regierung delegierten Kommissärs konstituiert.

3) Dem Liquidationskomitee ist die Summe von 6,84 Mill. Lire zur Verfügung gestellt; mit dieser Summe, dann dem

Kassareste der abtretenden Administration werden alle Passiven getilgt, die Einlagen der Aktionäre zurückerstattet und die Mitglieder des Gesellschaftskomitees für den Bau und die Verwaltung der Bahn rücksichtlich jeder Auslage und jedes Vorschusses entschädigt.

4) Den Aktionären wird die Rückzahlung der auf die Aktien geleisteten Einzahlungen al pari samt Interessen bis Ende Juni d. J. (1856) zugesichert. . . .

5) Für die vom Komitee der erloschenen Gesellschaft ausgegebenen Obligationen (Debentures), womit auf Grund eines Mandats der internationalen Kommission die an der Bahn ausgeführten Arbeiten zum Teil bezahlt wurden, werden 80 % des Nominalwerts zugesichert.

6) Gegen den Barerlag der 6,84 Mill. Lire und des Kassarestes wird das ganze Aktivvermögen der erloschenen Administration, bestehend in Arbeiten, bezahlten Expropriationen, Vorstudien, Vorräten u. s. w. dem in Modena bestehenden permanenten Komitee der internationalen Kommission zur weiteren Verfügung überantwortet.“

Die Kundmachung dieses Dokumentes erfolgte in Österreich mit Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten am 28. Mai 1856.

Kaiser Franz-Josef-Orientbahn. Während in Ungarn die Projekte für die Anlage der Bahngruppe auf dem linken Ufer der Donau noch nicht klar waren, — in Aussicht standen überdies Linien nach Galizien und Siebenbürgen, — erregte die Zusammenfassung der Linien am rechten Donauufer in ein grofses Netz als nationale Bestrebung die lebhafteste Befriedigung; fast alle Pläne betrafen Linien mit westöstlicher Richtung. Geplant war nebst dem Ausbau der Kroatischen Bahn eine solche von Neu-Szöny ausgehend über Stuhlweifsenburg, Baja, Mohacs, Essegg, Peterwardein nach Semlin; hierfür sollte die Anschlufslinie Belgrad-Konstantinopel als Fortsetzung dienen; weiter von Ödenburg über Güns, Kanizsa und Fünfkirchen nach Mohacs; von hier mit Übersetzung auf das linke Donauufer, ein Stück der Semliner Bahn bis Baja benutzend, erreicht sie Theresiopel, Szegedin und event. Kronstadt; eine zweite

Linie von Pöltschach (an der südlichen Staatsbahn) abzweigend, führt über Grofs-Kanizsa und Stuhlweifsenburg nach Ofen.

Auf Grund von Vorstudien unterzeichnete am 11. Dezember 1855 ein Komitee ungarischer Edelleute einen Vertrag, demgemäfs ein Eisenbahnnetz „auf dem rechten Donauufer" von Raab bis an die türkische Grenze anzulegen sei. Die Konzession war gemäfs des Prospektes für folgende Linien anzustreben:

a) von Wien über Ödenburg und Grofs-Kanizsa in der Richtung nach Essegg 368 km;

b) von Komorn (Neu-Szöny) über Stuhlweifsenburg zum Anschlufs an die Linie a) bei oder gegen Fünfkirchen 187 km;

c) von Essegg nach Semlin und Belgrad 150 km; endlich

d) von Pest-Ofen über Grofs-Kanizsa nach Pöltschach (einer Station der südlichen Staatseisenbahn) 307 km, zusammen 1012 km.

Die Linie Wien-Belgrad sei das erste Glied einer nach Konstantinopel führenden Eisenbahn, während jene von Pest nach Pöltschach eine direkte Verbindung zwischen der Theifsgegend, Siebenbürgen, Galizien und Rufsland einerseits und dem adriatischen Meere andererseits herstellt; Triest steht dann mit Essegg, Belgrad und der unteren Donau im Zusammenhange.

Am 12. April 1856 kam ein Übereinkommen zwischen der Staatsverwaltung und dem Gründungskomitee zustande, welchem durch fremdländische Mitglieder verstärkten Komitee gemäfs a. h. E. vom 24. August mit H. M. Erlafs vom 26. August 1856 die Bedingungen für die definitive Bau- und Betriebskonzession für die gegenüber dem Prospekte etwas geänderten Linien bekannt gegeben wurden, worauf die Verleihung der Konzessionsurkunde am 8. Oktober 1856, betreffend die Bewilligung zu den Vorarbeiten, dem Bau und Betriebe nachstehender Lokomotiv-Eisenbahnen erfolgte, und zwar für eine Bahn

a) von Wien über Ödenburg und Grofs-Kanizsa nach Essegg;

b) von Neu-Szöny über Stuhlweifsenburg nach

Essegg. Insofern durch diese ad a) und b) erwähnten Linien Fünfkirchen nicht berührt werden sollte, ist zur Verbindung dieser Stadt eine Zweigbahn herzustellen;

c) von Ofen über Grofs-Kanizsa zum Anschlufs an die südliche Staatsbahn in der Nähe von Pöltschach;

d) von Essegg nach Semlin.

Die nähere Festsetzung der Trace für sämtliche angeführte Linien hat über Vorschlag der Konzessionäre und mit besonderer Berücksichtigung der in militärischer Beziehung notwendigen Anforderungen von der Staatsverwaltung zu erfolgen. Sollte für die Anlage eines abgesonderten Bahnhofs in Wien kein geeigneter Platz ausgemittelt werden können, oder die Führung der abgesonderten Linie in der Nähe des Bahnhofs besonderen Schwierigkeiten unterliegen, so wird gestattet, die Linie in eine der schon bestehenden Bahnen einmünden zu lassen.

Für den Fall, dafs die Konzessionäre die Eisenbahn von Fünfkirchen nach Mohacs an sich bringen würden, sollen alle Bestimmungen dieser Konzession auch auf diese Bahn Anwendung finden.

Die Konzession wird auf 90 Jahre, vom 1. Januar 1862 angefangen, erteilt; die Staatsverwaltung gewährleistet den Konzessionären 5 % jährliche Zinsen und noch jährlich $^{2}/_{10}$ % zur Amortisierung des wirklich verwendeten Anlagekapitals bis zum Betrage von 100 Mill. fl. CM. in klingender Silbermünze; insofern die gedachten Strecken nicht einmal jährlich 5,2 % der auf sie verwendeten Anlagekapitalien bis zum Gesamtbetrage von 100 Mill. fl. nach Abzug der Betriebsspesen eintragen sollten, sind die Konzessionäre berechtigt, die diesfällige Ergänzung von dem Ärar zu fordern.

Den Konzessionären wird die Ermächtigung erteilt, eine Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Wien zu errichten, und zu diesem Ende auf Überbringer lautende Aktien bis zum Belaufe von 60 Mill. fl. hinauszugeben; zur Beschaffung der weiter erforderlichen Geldmittel werden die Konzessionäre ermächtigt, Obligationen und zwar zu jenem Zinsfufse auszugeben, welcher von der Staatsverwaltung genehmigt wird.

Mit der gleichen a. h. E. wird den Konzessionären ge-

stattet, dem Eisenbahnnetze den Namen „Kaiser Franz-Josef-Orientbahn“ beizulegen.

Die Statuten der von dem Konsortium gebildeten Aktiengesellschaft erhielten am 14. Februar 1857 die a. h. Gen.

Ende Mai 1857 wurde mit den Vorarbeiten für den Bau selbst begonnen, und zwar mit der Tracierung der 114 km langen Linie von der k. k. südlichen Staatsbahn nach Kanizsa; es zeigte sich bald, dafs der Anschlufs bei Pragerhof (anstatt bei Pöltschach) eine Ersparnis an Länge und Kosten der Bahn gestatte, und so wurde der Bau gegen Ende 1857 vorläufig bei Pettau in Angriff genommen. Die Gesellschaft hatte mit Rücksicht auf die Rentabilität der Linien die Reihenfolge des Baues der Strecken folgendermafsen eingeteilt: Wien-Ödenburg-Kanizsa; Pragerhof-Kanizsa; Neu-Szöny-Stuhlweifsenburg-Ofen; Kanizsa-Stuhlweifsenburg; diesen sollte folgen: Kanizsa-Essegg und Stuhlweifsenburg-Essegg; endlich Essegg-Semlin; deshalb, hauptsächlich aber wegen der schwierigen Geldverhältnisse, sah sich der Verwaltungsrat bemüfsigt, mit einem Gesuche an das Ministerium heranzutreten, „es möge der Gesellschaft freigestellt werden, die ihr konzessionierten, weniger bedeutenden Bahnen später als innerhalb der anberaumten Frist von 10 Jahren zur Ausführung zu bringen, oder auch gänzlich auf dieselben zu verzichten“, ferner „den Unterbau sämtlicher Bahnen vorerst nur für ein Geleise herzustellen“, worauf ihr unter dem 24. September 1858 von seiten des Finanzministeriums eröffnet wurde, „dafs die angesuchten Begünstigungen bisher die a. h. Gen. nicht erhalten haben“, hingegen aber eine Verschmelzung mit der Südbahn befürwortet werden würde.

Kärntner Bahn. Der Landesausschufs von Kärnten brachte unter dem 9. Juli 1856 ein Gesuch für die Konzessionierung einer Eisenbahn von Marburg über Klagenfurt, Villach, Brunecken nach Schabs ein, welches auf Grund eines neuerlichen Ansuchens vom 19. Juli dahin abgeändert wurde, den Ausgangspunkt der Linie anstatt von Marburg, von Cilli aus genehmigen zu wollen. Später nahm ein von Gutsbesitzern und Kapitalisten gebildetes Zentralkomitee diese Angelegenheit in die Hand, welches am 24. Oktober 1856 die definitive Kon-

zession für eine Eisenbahn von der südlichen Staatsbahn bei Marburg über Klagenfurt, Villach, Lienz, Brunecken zur Einmündung in die Tiroler Bahn, ferner für eine Flügelbahn von Villach an die von Verona nach Triest führende Bahn erwirkte.

Die am 9. Januar 1857 ausgefertigte Konzession lautete auf 90 Jahre, vom Jahre 1860 angefangen, und sicherte den Gründern eine $5^2/_{10}$ % Garantie des Anlagekapitals zu.

Obgleich bereits im Jahre 1857 Beträge für Tracierungsarbeiten von den Gründern und den ursprünglichen Zeichnern eingezahlt, Unterhandlungen mit der Kreditanstalt, sowie Verträge mit Bauunternehmern abgeschlossen waren, gelang es immer noch nicht, das erforderliche Aktienkapital zu beschaffen und eine Gesellschaft zu bilden, so daſs sich das Zentralkomitee demnach genötigt sah, die Konzession, bald nach Genehmigung der Gesellschaftsstatuten, am 23. September 1858 wieder in die Hände der Regierung zurückzulegen.

Südbahn-Gesellschaft. Die früher besprochenen Konzessionen: a) vom 14. März 1856 an die lombardisch-venetianische Eisenbahngesellschaft, b) die demselben Konsortium am 17. März 1856 von den fünf Regierungen gewährte Konzession für die italienischen Zentraleisenbahnen wurde von dem Konsortium nach deren Erwerbung einer zu diesem Zwecke gebildeten Aktiengesellschaft überlassen, welche nunmehr den Namen: „K. k. privilegierte lombardisch-venetianische und zentral-italienische Eisenbahngesellschaft“ annahm. Dieser Gesellschaft wurde vom österreichischen Handelsministerium mit Übereinkommen dd. 8. April 1857 der Bau der Strecke Bergamo-Monza gegen die Linien Bergamo-Cassano, sowie der Flügelbahn von Treviglio über Crema nach Cremona erlassen; in demselben Jahre erwarb nun die Gesellschaft auch noch die Maria-Antonia-Bahn (Pistoja-Florenz), womit also der Ausbau der Lombardisch-Venetianischen und der italienischen Zentraleisenbahn in die Hand einer mit reichen Geldmitteln ausgestatteten Gesellschaft gelegt war. Eine der ersten Aufgaben der Gesellschaft blieb es, die kleine Lücke, welche die beiden Bahngruppen noch

immer trennte, auszufüllen, ferner das Netz mit dem österreichischen und mittelitalienischen zu verbinden. Die Verbindung der beiden italienischen Netze sollte ursprünglich, wie oben erwähnt, durch den Ausbau der Linie Coccaglio-Bergamo-Monza hergestellt werden, an deren Stelle später jedoch Coccaglio-Bergamo-Treviglio trat; hiervon war die Linie Coccaglio-Bergamo (30 km) schon nahezu fertig.

Der Anschlufs des italienischen an das österreichische Netz sollte von Casarsa über Udine, Cormons und Nabresina, die Verbindung der Lombardisch-Venetianischen Eisenbahnen mit Piemont durch den Bau der Linie Mailand-Buffalora zum Anschlufs an die Novara-Turiner Eisenbahn erfolgen, sowie eine Zweigbahn nach Sesto-Calendo, dem wichtigsten Hafen des Lago-Maggiore, geführt werden. Von besonderer Wichtigkeit für die Gesellschaft war die Verbindung nach Süden, und zwar zunächst von Mantua zum Po bei Borgoforte, dann von Mailand über Lodi nach Piacenza nebst einer Zweigbahn von Melegnano zur piemontesischen Grenze, um an die Linie Voghera-Genua anzuschliefsen.

Die Linien Mantua-Borgoforte und Mailand-Piacenza schliefsen sich dann unmittelbar an die italienische Zentralbahn an, welche von Piacenza über Parma, Reggio, Modena nach Bologna, dann durch das Renothal und den Apenninenpafs della Poretta nach Pistoja geführt wird, um dort wieder die toscanischen Eisenbahnen zu erreichen.

Die auf dem Gebiete des lombardisch-venetianischen Königreichs befindlichen Linien, zusammen 791 km, sind von Österreich, jene am rechten Poufer gelegenen 280 km der italienischen Zentralbahn gemeinschaftlich von den fünf Regierungen konzessioniert.

Die Lücke zwischen Treviglio und Coccaglio wurde durch die Fertigstellung und gleichzeitige Eröffnung der Strecken Coccaglio-Bergamo (30 km) und Bergamo-Treviglio (20 km) am 12. Oktober 1857 ausgefüllt.

Der Ausbau des italienischen Netzes lag auch der Regierung sehr am Herzen, und um denselben thunlichst zu beschleunigen, wird Ghega im Herbst 1857 nach Mailand, und

im Mai 1858 als Vertreter der österreichischen Regierung zur Konferenz nach Florenz entsendet. Es unterlag ja keinem Zweifel, dafs die weitere Vereinigung der Lombardisch-Venetianischen Eisenbahn mit der südlichen Staatsbahn grofse Vorteile im Gefolge haben müsse; deshalb bemühten sich einige der Gründer der Lombardisch-Venetianischen Eisenbahn bald nach Vollendung der Wien-Triester Linie (1857), mit der Staatsverwaltung rücksichtlich der Erwerbung dieser Staatsbahn in Unterhandlungen zu treten, und gleichzeitig eine Verschmelzung der Lombardisch-Venetianischen Eisenbahn und der Kaiser Franz-Josef-Orientbahn mit der neuen Unternehmung anzustreben, bezw. hierfür die Genehmigung der Regierung zu erwirken. Der grofsartig angelegte Plan glückte vollständig, und fand mit dem auf Grund mehrerer im k. k. Finanzministerium verfafsten Protokolle und der hierauf erteilten definitiven Konzession seinen Abschlufs.

In dem Protokoll vom 23. September 1858 wurde die Erfüllung des zweifachen Zweckes „die Vollendung des Eisenbahnnetzes der auf dem rechten Donauufer gelegenen österreichischen Gebiete sicherzustellen, und den Betrieb der einzelnen Linien, welche dieses Netz bilden, in gegenseitigen Einklang zu bringen und zu vervollkommnen“ als zweckmäfsig anerkannt, sowie alle diese Eisenbahnlinien, mit Ausnahme der West- und der Raaber Bahn in eine einzige Konzession zusammen zu fassen und behufs des Ausbaues und Betriebes derselben eine grofse Gesellschaft zu bilden; infolge dessen sind Unterhandlungen, die Verschmelzung der Eisenbahnen von Wien nach Triest, samt deren Zweigbahnen, dann der kroatischen, Kärntner und Tiroler Bahnen betreffend, eingeleitet worden.

Die zu erteilende Konzession träte jedoch nur unter der Bedingung in Kraft, „dafs die einzuberufende Generalversammlung der Aktionäre der Lombardisch-Venetianischen Eisenbahngesellschaft zu der projektierten Verschmelzung mit der neu zu bildenden Gesellschaft die Zustimmung giebt und die Konzessionsbedingungen die a. h. Gen. Sr. Majestät erhalten“.

Über Aufforderung der Staatsverwaltung erklärte das Zentralkomitee der privilegierten Kärntnerbahn, auf alle Rechte

aus der allerhöchsten Konzession vom 9. Januar 1857 zu verzichten und diese Konzession gänzlich zurückzulegen, „wenn

1) Se. Excellenz der Herr Finanzminister es auf sich nimmt, die allergnädigste Genehmigung Sr. Majestät zu dieser Verzichtleistung zu erwirken, und

2) alle vom Gründerkomitee rücksichtlich der Kärntnerbahn eingegangenen Verpflichtungen von der neu zu bildenden Gesellschaft übernommen werden, dermafsen, dafs die Mitglieder dieses Komitees fernerhin von jeder Haftung frei bleiben."

Die Konzessionswerber für die südliche Staatseisenbahn erklären sich laut Protokoll vom 23. September 1858 im Falle der Erteilung der von ihnen angesuchten Konzession bereit, alle Aktiven und Passiven des Zentralkomitees zu übernehmen und dafür in alle Rechte und Rechtsverbindlichkeiten einzutreten; ferner laut Protokoll vom selben Tage für die aus Anlafs der Konzessionswerbung gehabten Auslagen für die kroatische Eisenbahn einen Betrag von 40 000 fl. ö. W. und für die Innsbruck-Bozner Bahn den Betrag von 60 000 fl. ö. W. zu entrichten, wenn alle Vorarbeiten und Studien in ihr Eigentum übergehen; schliefslich die Aureina-Wasserleitungs-Gesellschaft[1]) gegen Überlassung der vollständigen, bis in den Bahn-

[1]) Auf Grundlage der Dekrete des Handelsministeriums vom 15. Mai 1853 und des Ministeriums des Innern vom 7. und 23. März 1855 hatte sich „aus Patriotismus eine anonyme Aktiengesellschaft gebildet, um das Wasser, welches am Fusse des Berges nächst dem Orte Sta. Croce aufsteigt", nach Triest zu leiten und für die Stadt und die Eisenbahn (südl. Staatsbahn) nutzbar zu machen. Diese Gesellschaft, welche den Namen „Aurisina-Wasserleitungs-Gesellschaft" angenommen hatte, konstituierte sich nach der am 4. Oktober 1855 erfolgten Genehmigung. Um die Bauten zu fördern, hat das Handelsministerium mit Erlafs vom 1. August 1856 der Gesellschaft einen Vorschufs von 300 000 fl. und mit 18. Juni 1857 einen weiteren Vorschufs von 200 000 fl. CM. ohne Zinsenzahlung bewilligt. Mit dem Vertrage zwischen der k. k. Staatseisenbahnverwaltung und der Gesellschaft vom 5. Oktober 1857 wurden die gegenseitigen Rechte und Pflichten in Bezug auf die in Rede stehende Wasserleitung festgestellt; im wesentlichen wurden die Quellen, welche Eigentum der Staatseisenbahn bleiben, durch 50 Jahre der Gesellschaft zur Benutzung überantwortet; nach deren Ablauf geht die Wasserleitung samt allem Zugehör an Realitäten, Gründen u. s. w. in das unentgeltliche Eigentum des Staates und der

hof zu Triest geführten Wasserleitung samt allen Grundstücken und allen gegenwärtigen Aktiven, von der Rückzahlung des Ärarialvorschusses von 525 000 fl. ö. W. zu entbinden und derselben eine Summe von 483 000 ö. W., welche ihre Aktionäre eingezahlt haben, zu vergüten, sowie das für den Betrieb der Eisenbahnen nicht erforderliche Wasser bis zum Belange von 50 000 Kubikfufs per Tag zu dem Preise von jährlich 1575 fl. ö. W. per Kubikfufs, ein event. gröfseres Quantum zu einem niedrigeren Preise der Stadt und dem Hafen Triest zu überlassen. Das Übereinkommen tritt mit dem 1. Januar 1859 in Kraft. Als Ergebnis dieser Unterhandlungen ist die vom 23. September 1858 datierte Konzessionsurkunde anzusehen, welche mit den a. h. E. vom 30. November und 9. Dezember 1858 die Genehmigung erhielt. Der Konzessionsurkunde gemäfs überläfst und überträgt das k. k. Ärar an die Konzessionäre:

1) Die k. k. südliche Staatsbahn, welche die Eisenbahn von Wien nach Triest samt ihren Zweigbahnen von Mödling nach Laxenburg, und von Wiener-Neustadt nach Ödenburg in sich begreift.

2) Die Eisenbahn von Marburg nach Klagenfurt mit der Verlängerung bis Villach.

3) Die Eisenbahn von Steinbrück über Agram nach Sissek mit einer Zweigbahn nach Karlstadt.

4) Die Tiroler Eisenbahnen von Verona bis Kufstein über Bozen, Brixen und Innsbruck.

Gemeinde Triest über. Die Gesellschaft verpflichtet sich vor allem anderen, die für den gewöhnlichen Bahnbetrieb erforderliche Wassermenge für die Stationen Nabresina, Grignano und Triest bis zu den grofsen, von der Staatsverwaltung erbauten Wasserreservoirs zu liefern und die erforderlichen Seitenleitungen herzustellen. Die für alle vorangedeuteten Zwecke erforderliche Wassermenge wird auf 10 000 Kubikfufs per Tag geschätzt, welcher Bedarf täglich ohne Unterbrechung beschafft werden mufs. Als Entgelt für diese Lieferung (10 000 Kubikfufs) verpflichtet sich die k. k. Eisenbahnverwaltung, die Summe jährlicher 10 000 fl. und für jeden Kubikfufs Wasser per Tag über 10 000 bis 20 000 Kubikfufs den Preis von 1 fl. jährlich zu leisten. Die Rückzahlung des Vorschusses von 500 000 fl. CM. wird ohne Zinsen in 15 Jahresraten à 33 333 fl. 20 kr. bewirkt werden.

Die Konzessionäre sind ermächtigt, mit diesen Eisenbahnen sowohl jene der k. k. privilegierten lombardisch-venetianischen Gesellschaft, als jene, welche der k. k. privilegierten Kaiser Franz-Josef-Orientbahn-Gesellschaft überlassen und übertragen worden sind, zu vereinigen und eine einzige Gesellschaft zu gründen.

Erfolgt jene Vereinigung, so wird dem lombardisch-venetianischen Eisenbahnnetze die Eisenbahn von Padua nach Rovigo hinzugefügt, und das Netz der Franz-Josef-Orientbahn auf die Linien Marburg-(bzw. Pragerhof)-Ofen, über Groſs-Kanizsa und Stuhlweiſsenburg, Stuhlweiſsenburg-Neu-Szöny, Ödenburg-Kanizsa beschränkt. Wenn von den Eisenbahnen im Banate eine Zweigbahn bis an einen Punkt des linken Donauufers zwischen Essegg und Vukovar geführt werden würde, liegt den Konzessionären nach Vollendung der Linie Ödenburg-Kanizsa die Verpflichtung ob, die Eisenbahn von Kanizsa über Essegg bis zu dem gedachten Punkte zu bauen und die Hälfte der Kosten des Baues einer Donaubrücke daselbst zutragen. Wenn nach Vollendung der Linie Kanizsa-Essegg die Eisenbahnen der Gruppe der Kaiser Franz-Josef-Orientbahn und der kroatischen Bahn durch zwei aufeinander folgende Jahre mindestens 7 % des auf dieselben verwendeten Kapitals als Reinertrag abwerfen, so sind die Konzessionäre verpflichtet, insofern es die hohe Regierung verlangt, eine Verbindungsbahn zwischen der Linie Agram-Sissek und der Linie Kanizsa-Essegg herzustellen. Nach Ablauf des Jahres 1865 sind die Konzessionäre verpflichtet, eine Zweigbahn von St. Peter nach Fiume und die Bahn von Villach nach Brixen herzustellen, insofern es die hohe Regierung verlangt, und ein Dritteil der Herstellungskosten des Unter- und Oberbaues mit Inbegriff der Grundeinlösungen dieser beiden Eisenbahnen trägt.

Die Dauer der Konzession aller den Konzessionären überlassenen und übertragenen, und der mit diesen vereinigten Eisenbahnen erstreckt sich auf 90 Jahre, vom 1. Januar 1865 an.

Für die überlassenen Bahnen und Bahnstrecken wird als Ablösungsbetrag eine Summe von 100 Mill. fl. ö. W. Silber festgesetzt, von welchen 70 Mill. fl. in neun Jahresraten zu

tilgen sind; die noch übrigen 30 Mill. sind aus der Hälfte des reinen Erträgnisses der sämtlichen Eisenbahnen, sofern dieses Erträgnis 7 % des Anlagekapitals übersteigt, allmälich vom Betriebsjahre 1870 beginnend, zu erlegen; insofern die Konzessionäre vor dem 1. November 1866 erklären, auf Rechnung der 30 Mill. fl. ö. W. jeden 1. November der Jahre 1871 bis 1874 je 5 Mill. fl. ö. W. bezahlen zu wollen, ohne Rücksicht auf das reine Erträgnis der Eisenbahnen, so werden sie von der Zahlung der noch erübrigenden 10 Mill. fl. enthoben; von den 100 Mill. fl. sind, insofern die Zahlungstermine pünktlich zugehalten werden, keine Zinsen zu entrichten.

Den Konzessionären wird (unter Vorbehalt der anderen bereits erteilten Konzessionsrechte) bezüglich der auf dem rechten Donauufer gelegenen Zweig- oder Fortsetzungsbahnen das Vorrecht eingeräumt, insofern sie dieselben Bedingungen eingehen.

Die Staatsverwaltung haftet den Konzessionären dafür, dafs die sämtlichen ihnen überlassenen, übertragenen und infolge der gegenwärtigen Konzession mit den ihrigen verbundenen Eisenbahnen während der ganzen Konzessionsdauer einen Reinertrag von 5 % an Zinsen und 1/5 % als Amortisationsquote, nach Abzug aller Verwaltungs- und Betriebskosten tragen werden. Diese Haftung umfafst das ganze Anlagekapital (Ablösungsbetrag, Baukapital, Auslagen für Vervollständigungsbauten der südlichen Staatseisenbahnen binnen fünf und der übrigen Eisenbahnen während der ersten drei Jahre, nebst Zinsen), gilt jedoch abgesondert für jede einzelne der hiernächst angeführten vier Gruppen, und zwar vom Zeitpunkte der vollständigen Betriebseröffnung derselben, nämlich:

1) die k. k. südliche Staatseisenbahn von Wien nach Triest mit ihren Zweigbahnen, samt den Linien von Marburg nach Villach und von Steinbrück nach Sissek und Karlstadt, endlich von St. Peter nach Fiume;

2) event. das Netz der lombardisch-venetianischen Bahnen samt der Strecke Padua-Rovigo;

3) die Tiroler Bahn samt der Linie Villach-Brixen und von Marburg nach Villach;

4) event. das Netz der Kaiser Franz-Josef-Orientbahn und der kroatischen Linie.

Den Konzessionären wird (innerhalb bestimmter Grenzen) die Befreiung von der Hälfte der jeweiligen Zollgebühr bezüglich jener Gegenstände zugesichert, welche zum Baue, Betriebe und zur Vervollständigung der Eisenbahnen notwendig sind; bis zum letzten Dezember 1868 sind die Konzessionäre von der Entrichtung der Einkommensteuer befreit.

Als Vollendungsfristen wurden vorgeschrieben: für die Linien Steinbrück-Sissek und Marburg-(Pragerhof)-Kanizsa das Jahr 1861; für Kanizsa-Stuhlweifsenburg-Ofen und Agram-Karlstadt 1862; für Stuhlweifsenburg-Neu-Szöny 1863; für Marburg-Klagenfurt-Villach und Padua-Rovigo 1864; für Ödenburg-Kanizsa 1865, endlich für Bozen-Innsbruck 1868.

Mit dem einen integrierenden Teil der Konzessionsurkunde bildenden Protokoll vom 23. September 1858 übernehmen die Konzessionäre alle noch zur Sprache kommenden Ausgleichungen und Berichtigungen aus Anlafs der Grundeinlösungen, Bauten, Leistungen oder Bestellungen, mit dem Termine vom 17. April 1856 auch rücksichtlich der Lombardisch-Venetianischen Eisenbahn. Als Entgelt hierfür werden die Konzessionäre von der Zahlung der im November 1866 verfallenden Rate des Einlösungsbetrages im Belange von 10 Mill. fl. ö. W. entbunden; sollte sich herausstellen, dafs die Zahlungen ohne Interessen mehr als 10 Mill. fl. ö. W. betragen, so ist der Mehrbetrag von der Regierung den Konzessionären zu vergüten.

Von der Ermächtigung, Fusionsunterhandlungen einzuleiten, Gebrauch machend, setzten sich die Konzessionäre mit dem Verwaltungsrate der Kaiser Franz-Josef-Orientbahn ins Einvernehmen; der Antrag fand jedoch nur teilweise, und zwar bei einer geringen Minderheit der Aktionäre, eine günstige Aufnahme. Am 24. September 1858 wird der Verwaltungsrat der Orientbahn durch den Finanzminister von der Konzession für die südliche Staatsbahn in Kenntnis gesetzt und gleichzeitig aufgefordert, die Generalversammlung über die Frage der Vereinigung der beiden Gesellschaften entscheiden zu lassen.

Dem Schreiben des Finanzministers lag der zwischen den

Konzessionären der südlichen Staatsbahn und den Vertretern der Kaiser Franz-Josef-Orientbahn „zur Durchführung dieser im allgemeinen Interesse wünschenswerten Vereinigung“ angenommene Entwurf eines Vertrags bei, welcher für den Fall, dafs er „von der Generalversammlung nicht ratifiziert, oder von der k. k. Staatsverwaltung nicht genehmigt werden sollte, als null und nichtig anzusehen sei“. Nach harten Kämpfen gelang es in der für den 10. November 1858 einberufenen Generalversammlung der Kaiser Franz-Josef-Orientbahn, eine Entscheidung im Sinne der Mehrheit des Verwaltungsrates herbeizuführen, wobei die Fusion mit der Südbahngesellschaft nahezu einstimmig angenommen wurde.

Das zwischen den Konzessionären der k. k. südlichen Staatseisenbahn und der k. k. privilegierten Kaiser Franz-Josef-Orientbahn am 11. Dezember 1858 abgeschlossene Übereinkommen bestimmt der Hauptsache nach etwa folgendes:

Das Netz der Kaiser Franz-Josef-Orientbahn, beschränkt auf die Linien, welche im Art. 2 des Übereinkommens vom 23. September l. J., 1858, mit dem die Konzession des Südbahnnetzes erteilt wird, bestimmt sind, wird mit den durch dasselbe Übereinkommen bezeichneten Linien des Südbahnnetzes vereinigt, und es tritt die für dieses Netz konzessionierte Gesellschaft aktiv und passiv in alle Rechte und Verpflichtungen der Orientbahngesellschaft ein, sowohl dem Staate als dritten gegenüber. Demzufolge übernimmt die Südbahngesellschaft alle von der Orientbahngesellschaft eingegangenen Verpflichtungen, und tritt für die Erfüllung aller durch die genannte Gesellschaft abgeschlossenen Übereinkommen, Verträge, Pachtungen, Käufe und sonstigen Verbindlichkeiten an deren Stelle ein.

Die Aktien der Orientbahngesellschaft werden annulliert und durch Obligationen der neuen Gesellschaft ersetzt, in der Art, dafs 25 Orientbahnaktien mit 150 frcs. Einzahlung durch 16 voll eingezahlte Obligationen der neuen Gesellschaft ersetzt werden. Diese Obligationen der neuen Gesellschaft werden denen der Lombardisch-Venetianischen Eisenbahngesellschaft gleich sein, sohin 15 frcs. Interessen tragen und mit 500 frcs. amortisiert werden, unter Einräumung des Vorzugsrechtes auf

die der Südeisenbahngesellschaft vom Staate gewährte Zinsengarantie.

Die auf den 31. Dezember 1857 abgeschlossenen und von der Generalversammlung genehmigten Rechnungen und Bilanzen der Orientbahn haben bei Aufstellung der Rechnung für die Vereiniguug als Grundlage zu dienen.

Sobald der gegenwärtige Vertrag die allseitige Bestätigung erhalten haben wird, übergiebt die dermalige Orientbahngesellschaft an die neue Gesellschaft ihre Aktiven und alle Verwaltungszweige.

Ohne Schwierigkeiten ging dagegen die Verschmelzung des lombardisch-venetianischen und zentral-italienischen Eisenbahnnetzes mit dem neuen Unternehmen vor sich, indem die für den 18. November 1858 einberufene aufserordentliche Generalversammlung der genannten Eisenbahngesellschaft die Fusion, vorbehaltlich der a. h. Gen., beschliefst. Dem Berichte des Generalsekretärs über die Lage der eigenen Gesellschaft und die Bedeutung, sowie den voraussichtlichen Erfolg des geplanten grofsartigen Netzes entnehmen wir folgendes: Von den drei zu vervollständigenden Linien, Marburg-Klagenfurt-Villach, Steinbrück-Sissek-Karlstadt, Verona-Kufstein, zu deren Vollendung und Bau die Gesellschaft verpflichtet ist, hat die erstere die Bestimmung, dem industriösen und bevölkerten Drauthal das dringend nötige Verkehrsmittel zu bieten; im Südosten Österreichs soll die Linie Steinbrück-Sissek die Save- und Donau-Dampfschiffahrt mit der Triester Bahn in Verbindung bringen und dem ungeheuren Fruchthandel, welcher auf diesen beiden Wasserstrafsen vermittelt wird, dienstbar machen.

Die Tiroler Linie wird, den verhältnismäfsig niedrigen Pafs, den Brenner, überschreitend, durch lange Zeit, ja vielleicht für immer, der einzige Schienenweg über die Zentralalpen sein.

Der auf Grund des Generalversammlungs-Beschlusses vom 18. November 1858 ausgefertigte Vertrag besagt etwa folgendes:

Die lombardisch-venetianische und zentral-italienische Eisenbahngesellschaft und die Konzessionäre der Wien-Triester, sowie der Tiroler und anderer Eisenbahnlinien vereinigen sich zu dem

Zwecke, eine einzige Gesellschaft zu bilden, und die ihnen zugehörigen Konzessionen miteinander zu verschmelzen. Die durch die Vereinigung aller den kontrahierenden Parteien gehörigen Konzessionen definitiv gebildete Gesellschaft wird den Namen: „k. k. privilegierte südliche Staats-, lombardisch-venetianische und zentral-italienische Eisenbahngesellschaft“ führen; diese Gesellschaft tritt aktiv und passiv (nach der Bilanz vom 31. Dezember 1858) an die Stelle der kontrahierenden Parteien, und übernimmt zu ihren Lasten auch die von der lombardisch-venetianischen und zentral-italienischen Eisenbahngesellschaft ausgegebenen Obligationen.

Es werden 750 000 Aktien der südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und zentral-italienischen Eisenbahngesellschaft ausgestellt werden; 312 500 Stück dieser Aktien mit per 200 frcs. geleisteter Einzahlung werden den Aktionären der lombardisch-venetianischen und zentral-italienischen Eisenbahngesellschaft überlassen und zwar zum Umtausche von 312 500 Stück auf dieselbe Summe quittierten Aktien dieser Gesellschaft, 104 166²/₃ Stück den Besitzern der lombardisch-venetianischen Aktien überwiesen und zwar in dem Verhältnisse einer neuen Aktie für drei alte und gegen Einzahlung von 150 frcs. für je eine neue Aktie; die übrigen 333 333¹/₃ Aktien verbleiben den Konzessionären der Wien-Triester Eisenbahn. Der Verwaltungsrat wird aus allen Verwaltungsräten der lombardisch-venetianischen Eisenbahngesellschaft und aus zehn von den Konzessionären der Wien-Triester Eisenbahn gewählten Mitgliedern gebildet.

Laut Protokoll vom 14. Dezember 1858 hat die Übergabe resp. Übernahme sämtlicher Aktiva der Kärtner Eisenbahngesellschaft dergestalt stattzufinden, daſs dieselbe bis Ende des laufenden Jahres (1858) erfolgt sei; ein zweites Protokoll vom gleichen Tage setzt die südliche Staatseisenbahn-Gesellschaft in alle dermaligen Rechte der Auresina-Wasserleitungs-Gesellschaft mit dem 1. Januar 1859 ein.

Zufolge der vereinbarten neuen Statuten hatte also die Gesellschaft (mit dem Sitze in Wien) den langatmigen Namen „k. k. privilegierte südliche Staats-, lombardisch-

venetianische und zentral-italienische Eisenbahngesellschaft“ zu führen. Der Fonds wird mit 150 000 000 fl. ö. W. bestimmt, durch 750 000 Aktien, jede zu 200 fl. ö. W. oder 500 frcs. oder 20 Livr. Sterl. gedeckt; von den 30 Verwaltungsräten müssen 16 österreichische Unterthanen, hiervon wenigstens 11 in Wien wohnhaft sein.

Bevor jedoch die Vereinigung (1. Januar 1859) in Wirksamkeit trat, — die Bestimmung des § 13 der Konzessionsurkunde, wornach die k. k. Staatsverwaltung die im Betriebe stehenden und bis dahin in Betrieb zu setzenden Bahnen bis längstens 1. Januar 1859 für Rechnung der Konzessionäre verwaltet, konnte der politischen Ereignisse wegen nicht eingehalten werden, denn thatsächlich erstreckte sich die Verwaltung der Südbahnlinien seitens des Staates bis zum 30. April und der nordtiroler Bahn, Innsbruck-Kufstein, eröffnet 24. November 1858, bis zum 31. August 1859 — erlitt die Konzessionsurkunde durch das Protokoll, aufgenommen im k. k. Finanzministerium am 8. Dezember 1858, eine Veränderung, indem die Gesellschaft verpflichtet wird, von der Eisenbahnstrecke Kanizsa-Essegg gleichzeitig mit dem Bau derselben eine Ausästung nach Fünfkirchen zum Anschlufs an die Fünfkirchen-Mohacser Bahn zu den Bedingungen zu erbauen, welche für die Franz-Josef-Orientbahn bewilligt worden sind; ferner unter gewissen Bedingungen eine Verbindungsbahn zwischen Rovigo und Ferrara zu bauen; den Bau der Linien Marburg-Klagenfurt und Pragerhof-Marburg über Kanizsa und Stuhlweifsenburg nach Ofen und Neu-Szöny mit möglichster Beschleunigung zu vollenden und die Bahnstrecken Klagenfurt-Villach, sowie Ödenburg-Kanizsa bis Ende 1863 auszuführen; weiters die der Kaiser Franz-Josef-Orientbahn für das ursprünglich konzessionierte Bahnnetz erteilten Begünstigungen bezüglich der Einfuhr von Bau- und Betriebsmaterialien nach Mafsgabe der nunmehr beschränkten Ausdehnung zu ermäfsigen; endlich einen für das ganze Netz gültigen einheitlichen Personen- und Warentarif einzuführen.

Mit Ende 1858 umfafst das auf österreichischem Staatsgebiete gelegene Netz folgende Linien und zwar

im Betrieb:	km
Südl. Staatsbahn (Wien-Triest samt Flügelbahnen)	615
Tiroler Bahn (Verona-Kufstein bayrische Grenze) .	220
Lomb.-Venet. Eisenbahn (Venedig-Magenta, nebst Flügelbahnen Mestre-Casarsa, Verona-Mailand, Mailand-Camerlata)	483
	1318

im Bau:	
Kärntner Bahn (Marburg-Klagenfurt)	121
Orientbahn (Ofen-Pragerhof mit Flügeln Stuhlweifsenburg-Neu-Szöny und Pettau-Marburg)	402
Kroatische Bahn (Steinbrück-Agram)	75
Lomb.-Venet. Bahn (Casarsa-Görz- und Mailänder Verbindungsbahn)	68
	545

Endgültig sichergestellt:	
Tiroler Bahn (Bozen-Innsbruck)	136
Kärntner Bahn (Klagenfurt-Villach)	38
Orientbahn (Ödenburg-Kanizsa)	152
Kroatische Bahn (Agram-Sissek und Flügel nach Karlstadt)	104
Lomb.-Venet. Bahn (Görz-Nabresina, Padua-Rovigo, Mantua-Borgoforte, Bergamo-Lecco, Treviglio-Cremona, Mailand-Piacenza, Melegnano-Pavia, Rho-Sesto Callende)	347
	777

Die 1859 eingetretenen Kriegsereignisse brachten die Gesellschaft in eine höchst peinliche Lage, denn sie war eben im Begriff, den Betrieb der Linie zu übernehmen; ein grofser Teil des gesellschaftlichen Netzes lag auf dem Kriegsschauplatze, eine beträchtliche Anzahl der Ober- und Unterbeamten waren Ausländer, und die Beziehungen der Gesellschaft zur Regierung wurden infolge dessen sehr heikler Natur; bei der Besetzung Mailands durch die französische Armee erhielt der Mailänder Verwaltungsrat die ausgedehntesten Vollmachten zur Vorkehrung

alles Gebotenen, aber die Staatsverwaltung sah sich nicht nur genötigt, den Betrieb der Südbahn in ihren Händen zu behalten und auf Kosten der Gesellschaft weiter zu führen, sondern auch die Beamten fremdländischer (französischer, italienischer) Abstammung der Dienstleistung zu entheben.

Obgleich die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Eisenbahnen sich glänzend bewährte, — es wurden auf allen Linien durch Ordres und Kontreordres etwa 2 Mill. Mann befördert — so brachte das Kriegsjahr abermals schmerzliche Erfahrungen; infolge des Nichtausbaues der Strecke Nabresina-Casarsa (gänzlich eröffnet 1. Oktober 1860), der nur teilweisen Vollendung der Brennerbahn (die Eröffnung der Strecke Innsbruck-Kufstein war am 24. November 1858, Verona-Ala-Trient am 23. März und Bozen-Trient am 16. Mai 1859 erfolgt, wodurch Tirol mit dem Inneren des Reiches und mit Böhmen noch immer in keiner ununterbrochenen Verbindung stand) konnten die Truppen aus den nordwestlichen Provinzen der Monarchie nur auf grofsen Umwegen über Bayern und Sachsen bei zeitraubenden Ein- und Auswaggonierungen an den Schauplatz gelangen. Unter diesen Eindrücken fand denn auch die erste Generalversammlung der k. k. privilegierten südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und zentral-italienischen Eisenbahngesellschaft und zugleich die letzte der lombardisch-venetianischen und zentral-italienischen Eisenbahngesellschaft am 25. August 1859 statt. Der Form wegen mufsten von denselben Männern in denselben Räumlichkeiten zwei Versammlungen einberufen werden; der erste Teil der Verhandlungen galt der förmlichen Auflösung der lombardisch-venetianischen und zentral-italienischen Eisenbahngesellschaft. Dem diesbezüglichen Verwaltungsberichte entnehmen wir u. a., dafs die Vorarbeiten für die zu erbauenden Linien noch im Jahre 1858 abgeschlossen und alle Projekte, mit Ausnahme für die Linie Treviglio-Cremona, vollendet seien. Die 102,5 km lange Strecke Casarsa-Nabresina, welche die grofse Linie Wien-Mailand-Turin vollendet, ist in Arbeit. Zahlreiche Schwierigkeiten verzögerten die Ausführung der Mailänder Gürtelbahn; als die Arbeiten im Gange waren, mufsten sie wegen des Krieges unterbrochen

werden; ein provisorisches Geleise wurde auf einer parallel laufenden Strafse gelegt, um ein Umladen der Wagen zu vermeiden. Die Linie Mailand zum Ticino konnte am 18. Oktober 1858 bis Magenta (27 km) eröffnet werden, während auf dem 5 km langen Stück Magenta-Grenze bei Ausbruch des Krieges nur noch das Legen der Schienen auf der Brücke von Buffalora fehlte (Magenta-Buffalora wurde erst im Juli 1859 eröffnet). Bei dem zentral-italienischen Netz wurde der Bau Piacenza-Bologna im Laufe des Jahres 1858 thunlichst gefördert, jedoch blieben die Arbeiten bei Piacenza im Rückstande, da die Genehmigung der Projekte seitens der k. k. österreichischen Militärbehörden nicht zu erreichen war.

Der Betrieb des Jahres 1858 ergab aufser den 5 % Zinsen für die Aktien noch eine Dividende von 6,52 %, also eine Verzinsung im ganzen von 11,52 %.

Nach diesen Mitteilungen wurde die alte Gesellschaft für aufgelöst und die Generalversammlung der k. k. privilegierten südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und zentral-italienischen Eisenbahngesellschaft als eröffnet erklärt. Am empfindlichsten wurden die Interessen der Gesellschaft durch die Entwertung der österreichischen Banknoten getroffen.

Der Bericht an die Generalversammlung verbreitete sich demgemäfs vorerst über die Schwierigkeiten, welche die politischen Ereignisse dem Unternehmen bereiteten; glücklicherweise sei die Krise überstanden; die materiellen durch den Krieg verursachten Verluste seien wenig bedeutend, während die durch Unterbrechung des regelmäfsigen Verkehrs bewirkten Mindereinnahmen wieder durch die Militärtransporte ausgeglichen würden.

Nachdem zur Zeit der Bildung der Gesellschaft die Wiederaufnahme der Barzahlungen von seiten der Bank eine beschlossene und in voller Durchführung begriffene Mafsregel, sowie die Herstellung der Silberwährung überdies durch den Münzvertrag garantiert war, so lag kein Grund vor, auf eine mögliche Entwertung der Banknoten Rücksicht zu nehmen. Die Statuten sowohl als die Konzessionsurkunde wurden unter der Voraussetzung ausschliefslicher Silberwährung aufgesetzt,

und die in den entsprechenden Dokumenten der lombardisch-venetianischen Gesellschaft getroffenen Bestimmungen, welche den Nachteilen einer schwankenden Papierwährung vorbeugen sollten, deshalb in den Statuten und der Konzessionsurkunde ausgelassen. Unter den jetzigen Verhältnissen ist es aber von der gröfsten Wichtigkeit, diese Bestimmungen wieder aufzunehmen, und so für die Zukunft die Verluste abzuwenden, welche der Gesellschaft aus der Entwertung der Banknoten erwachsen .... Eine in der Konzessionsurkunde aufzunehmende Bestimmung habe den Zweck, festzusetzen, dafs die Tarifsätze in Gold oder Silber, oder nach dem jeweiligen Kurse derselben in der Landeswährung einzuheben seien, während eine Änderung der Statuten die Einzahlungen auf die Aktien in Gold- oder Silbermünze, oder in österreichischer Währung nach dem Tageskurse bestimmen müsse.

Zufolge der von der Generalversammlung erhaltenen Vollmacht, wurde die Genehmigung zur Abänderung nachgesucht und nach Überwindung mehrfacher Schwierigkeiten durch die a. h. E. vom 29. August 1859 (H. M. Erlafs vom 4. September 1859) auch erwirkt.

Die politischen Ereignisse von 1859 erheischten jedoch eine abermalige und einschneidende Veränderung der ganzen Organisation der Gesellschaft. Mit dem Züricher Friedensvertrag vom 10. November 1859[1]) tritt die öster-

[1]) Art. X. „Die Regierung Sr. Majestät des Königs von Sardinien anerkennt und bestätigt die von der österr. Regierung auf dem abgetretenen Gebiete erteilten Eisenbahnkonzessionen in allen ihren Bestimmungen und auf deren ganze Dauer, namentlich jene Konzessionen, welche aus den am 14. März 1856, 8. April 1857 und 23. September 1858 abgeschlossenen Kontrakten hervorgehen. Von der Auswechselung der Ratifikationen der gegenwärtigen Traktates an, wird die sardinische Regierung in alle Rechte und Verbindlichkeiten eingesetzt, welche für die österreichische Regierung bezüglich der auf dem abgetretenen Gebiete gelegenen Eisenbahnstrecken auf Grundlage der erwähnten Konzessionen erwachsen sind.

Infolge dessen wird das Heimfallsrecht, welches der österr. Regierung bezüglich jener Eisenbahnen zustand, an die sardinische Regierung übertragen.

Die Zahlungen, welche auf die dem Staate von seiten der Konzessio-

reichische Regierung ihre bezüglich der in der Lombardei gelegenen Eisenbahnen eingegangenen Verpflichtungen und erworbenen Rechte (Magenta-Mailand-Peschiera 176 km, Mailand-Camerlata-Como 44 km, zusammen 220 km im Betrieb, nebst einer Anzahl weiterer Konzessionen) an Sardinien ab.

Die Regierungen beider Staaten verlangten nunmehr die Zweiteilung der Gesellschaft; es gelang jedoch dem Verwaltungsrate, in Anbetracht der sich hierbei ergebenden Schwierigkeiten, die Trennung des Netzes vorläufig hintanzuhalten; die hierauf sowohl mit der österreichischen als auch piemontesischen Regierung eingeleiteten Verhandlungen hatten den Erfolg, jedes der beiden territorial geschiedenen Netze, ohne jedoch die Einheitlichkeit des Unternehmens aufzuheben, einer unabhängigen Verwaltung zu übertragen. Zwei provisorische Verwaltungsratskörper, von denen jeder aus 13 im Lande selbst wohnenden, und jenen 8 französischen und englischen, das Pariser Komitee bildenden Mitgliedern, zusammengesetzt ist, wurden bis zur gänzlichen Trennung mit der Administration betraut; Fragen von allgemeinem Interesse, worüber sich diese beiden Verwaltungen nicht einigen können, sind durch eine allgemeine in Paris zusammentretende Versammlung zu entscheiden. Die

---

näre kraft des Kontraktes vom 14. März 1856 als Äquivalent der Baukosten der genannten Bahn schuldige Summe zu leisten sind, werden vollständig an den österr. Staatsschatz entrichtet werden.

Die Forderungen der Bauunternehmer und Lieferanten, sowie die Entschädigungen für Expropriationen des Bodens, welche sich aus dem Zeitraume herschreiben, wo die fraglichen Eisenbahnen auf Rechnung des Staates verwaltet wurden, und welche etwa noch nicht berichtigt wären, werden von der österr. Regierung und insofern die Konzessionäre kraft der Konzessionsurkunde dazu gehalten sind, von diesen im Namen der österr. Regierung ausgezahlt werden. Eine besondere Konvention wird in möglichst kurzer Frist den internationalen Dienst auf den Eisenbahnen zwischen Österreich und Sardinien regeln."

Art. XI. „Es ist selbstverständlich, dafs die Eintreibung der auf Grundlage der §§ 12, 13, 14, 15 und 16 des Kontraktes vom 14. März 1856 erwachsenden Schuldforderungen Österreich kein Recht der Kontrolle und Überwachung des Baues und Betriebes der im abgetretenen Gebiete liegenden Eisenbahnen geben soll. — Die sardinische Regierung verbindet sich, ihrerseits alle Auskünfte zu erteilen, welche ihr in dieser Beziehung von der österr. Regierung abverlangt werden können."

Generalversammlung tritt bis zur gänzlichen Teilung der Gesellschaft in Paris zusammen.

Die auf österreichischem Staatsgebiete gelegenen Linien wurden von Wien, die piemontesischen, und zwar vom 1. Januar 1861 angefangen, von Mailand aus verwaltet; die ersteren bestanden (ausgenommen die lombardischen und die zentral-italienischen) mit 30. April 1860 aus folgenden 4 Gruppen:

	im Betrieb	im Bau oder projektiert	zusammen
1) Wien-Triest samt Flügelbahnen	615 km	337 km	952 km
2) Ungarische Linien	52 „	576 „	628 „
3) Tiroler Linien	220 „	140 „	360 „
4) Venetianische Linien	269 „	161 „	430 „

Von den ungarischen Linien wurden Pragerhof-Kanizsa, 52,4 km, am 24. April, Neu-Szöny-Stuhlweifsenburg, 80,4 km, am 1. Juni 1860 und Kanizsa-Ofen, 220,9 km, am 1. April 1861, von den venetianischen Casarsa-Udine, 33 km, am 21. Juli, Udine-Cormons, 19 km, gleichzeitig mit Nabresina-Cormons, 50,4 km, am 1. Oktober 1860 eröffnet, wodurch die Verbindung Wiens mit Venedig hergestellt war; behufs der durch die Ereignisse nötig gewordenen Änderung der Konzessionsurkunde, sowie Austragung einer Reihe von seit längerer Zeit schwebenden Fragen und Differenzen wurde auf Grund der a. h. Ermächtigung vom 26. September am 20. November 1861 ein Übereinkommen mit dem k. k. Finanzministerium abgeschlossen. Die Staatsverwaltung genehmigt die von der Gesellschaft mit der k. sardinischen Regierung rücksichtlich der lombardischen Eisenbahnstrecken abgeschlossene Konvention vom 25. Juni 1860, nimmt jedoch die Verabredungen rücksichtlich der zentral-italienischen Eisenbahn unter Verwahrung des Rechtspunktes lediglich als ein faktisch bestehendes Verhältnis zur Kenntnis. Die Eisenbahngesellschaft verzichtet, insolange die früheren Rechtsverhältnisse rücksichtlich der zentral-italienischen Eisenbahn nicht wieder hergestellt werden, gegenüber der österreichischen Regierung auf alle Ansprüche, welche aus der Konzessionsurkunde für die zentral-italienische Eisenbahn

vom 17. März 1856 bezw. aus der Konvention vom 1. Mai 1857 erwachsen.

Die von der österreichischen Staatsverwaltung mit Konzessionsurkunde vom 14. März 1856 und vom 23. September 1858 übernommene Zinsen- und Amortisationsgarantie hat rücksichtlich des lombardisch-venetianischen Eisenbahnnetzes nur auf die auf österreichischem Gebiete verbliebenen Linien Anwendung; zur Ermittelung des Anlagekapitals dieser Linien wird der mit Konzessionsurkunde vom 14. März 1856 festgesetzte Ablösungspreis nach Verhältnis der Längen der in beiden Staatsgebieten liegenden Strecken verteilt.

Die Bestimmungen der Konzessionsurkunde vom 14. März 1856 und 23. September 1858, wonach die 7% überschreitenden reinen Einkünfte zur Bezahlung des rückständigen Ablösungspreises verwendet werden müssen, haben blos auf jene Linien, welche auf österreichischem Territorium gelegen sind, Anwendung. Vom 1. Januar 1862 angefangen, kann die k. k. Staatsverwaltung zu jeder Zeit die gänzliche Trennung der Gesellschaft verlangen, welche dann binnen Jahresfrist durchzuführen ist. Die Gesellschaft verzichtet für die Zukunft auf die Zollbegünstigungen, welche ihr in Betreff der Einfuhr von Bau- oder Betriebsgegenständen in den Konzessionsurkunden vom 23. September 1858 und 14. März 1856 (für die Kaiser Franz-Joseph-Orientbahn) zugesichert wurden. Ausnahmsweise bleibt die Begünstigung zur Entrichtung des jeweiligen halben Zolles für (grofsenteils bereits bestellte) Gegenstände unter gewissen Bedingungen in Wirksamkeit. Die Tracierungsarbeiten für die Strecke Innsbruck-Bozen sind sobald als möglich zu beginnen, damit dieselbe in der ersten Hälfte des Jahres 1866 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden könne.

Über die von der Gesellschaft (Separatprotokoll 23. September 1858) auf Rechnung des Ärars geleisteten Zahlungen, wurde eine Liquidierung eingeleitet; ergiebt sich hiernach, dafs die geleisteten Zahlungen die Summe von 10 Mill. fl. ö. W. nicht erreichen, so ist der fehlende Betrag von der Gesellschaft an das Ärar bar abzuführen; stellt sich dagegen eine Überschreitung dieser Summe heraus, so wird der Gesellschaft der

Betrag von der k. k. Staatsverwaltung binnen Jahresfrist und ohne Berechnung der Zinsen ersetzt. Für die bis zur Teilung der Gesellschaft hinauszugebenden Aktien, Prioritätsobligationen und Coupons sind lediglich zwei Dritteile der Stempelgebühr zu entrichten. Die Gesellschaft wird von der Bezahlung der noch ausständigen Kosten für die Befestigungsarbeiten in Kufstein und der Zollgebühren für die vor dem 1. Novbr. 1858 von der damaligen Ärarial-Betriebsverwaltung der südlichen Staats- und Nordtiroler Bahn aus dem Auslande eingeführten Gegenstände befreit; endlich wird der genannten Gesellschaft gestattet, das in einem Verzeichnisse näher specifierte alte, auf den lombardischen Strecken verwendet gewesene Oberbaumaterial zollfrei einführen zu dürfen.

Diesem Übereinkommen wurden zwei Ausweise über a) jene Gegenstände, für welche die der Gesellschaft laut Konzessionsurkunde vom 23. September 1858 zugestandene Zollbegünstigung in Kraft bleibt und b) das alte Oberbaumaterial der Lombardischen Linien, dessen zollfreie Einfuhr in das Venetianische gestattet ist, beigeschlossen.

Infolge der geänderten Verhältnisse war eine neuerliche Sichtung der Statuten nötig geworden, deren Genehmigung unter dem 20. Juni 1862 erfolgte. Von dieser Zeit ab führt die Gesellschaft den Namen: „k. k. privilegierte Südbahn-Gesellschaft“ für die auf österreichischem Gebiet gelegene, und „Lombardisch- und zentral-italienische Eisenbahn-Gesellschaft“, für die aufserhalb des österreichischen Gebiets gelegenen Linien; für alle Akte, welche allgemeine Angelegenheiten betreffen, nimmt sie den Namen „Vereinigte südösterreichische, lombardische und zentral-italienische Eisenbahn-Gesellschaft“ an. Die Dauer der Konzession ist bis 31. Dezember 1954 festgesetzt.

Der Sitz der Gesellschaft ist in Wien für alle auf österreichischem Staatsgebiete befindlichen, und die Hauptstadt des Königs Viktor Emanuel für die in seinen Staaten gelegenen Bahnlinien.

Die Generalversammlung tritt alljährlich in Paris zusammen.

Die öffentliche Meinung, Tagespresse und Körperschaften

traten bald nach dem Bekanntwerden des Verkaufes der südlichen Staatsbahn, in Unkenntnis der Vertragsbestimmungen, welche das bereits tief wurzelnde Mifstrauen der Bevölkerung noch mehr steigerte, gegen die fremde Gesellschaft auf. Schon im November 1858 wendeten sich der provisorische Kärtnerausschufs, sowie die Handelskammer an Se. Majestät mit der Bitte, „dafs die für die Kärntner Bahn erlassenen Bestimmungen auch beim Übergange an die Gesellschaft aufrecht erhalten bleiben mögen.“ Im März 1860 erhebt die in Sachen der Kärntner Bahn zum Finanzminister entsendete Deputation in ihrer Denkschrift eine Reihe von Anklagen: „Wie ein Staat im Staate“, heifst es u. a., „erscheint diese Gesellschaft, gestützt auf die Geldmacht und die Intelligenz des Österreich feindlichen Auslandes .... Die Industrie und der Handel Kärntens und wohl des ganzen südlichen Österreich konnten erfahren, dafs sie dieser Gesellschaft gegenüber beinahe rechtlos stehen ... Die Erfahrung der Gegenwart gebe hiefür Zeugnis, dafs die Leiter der Gesellschaft unter allen Verhältnissen dem ausländischen Erzeugnisse den Vorzug geben, obgleich die Preise des inländischen durch das Silberagio und infolge der letzten Krise um 30% geringer sind, als im Jahre 1857.“

Dem damaligen Finanzminister werden sogar die Worte in den Mund gelegt, dafs, „wenn es noch möglich sei, die Konzession der südlichen Staatsbahn einer Revision zu unterziehen, diese zuverlässig vorgenommen werden würde“ sowie, „dafs er den Verkauf der Staatseisenbahnen und die hiedurch erfolgte Beeinträchtigung des inländischen Gewerbefleifses lebhaft bedauere“.

Es darf hier nicht übersehen werden, dafs die Tagesblätter ihren Lesern die Konzessionsbestimmungen nur stückweise bekannt zu geben imstande waren, wobei behauptet wurde, dafs nicht einmal die Aktionäre den Inhalt der Urkunde kennen, welcher die Scheu vor Veröffentlichung allerdings erklärlich mache; während die anderen Eisenbahn-Privilegien bald nach deren Verleihung, wenngleich nur durch die Verordnungsblätter des Handels- und Finanzministeriums, anstatt durch das Reichsgesetzblatt, veröffentlicht wurden, verzögerte sich schon die

offizielle Verlautbarung in einem früheren Falle, und unterblieb diesmal bezüglich der südlichen Staatsbahn gänzlich. Die Bedingungen des Verkaufes wurden hier als abnorm und verderblich geschildert; anstatt der auf 312 500 fl. berechneten Stempelgebühr sei nur ein Gulden entrichtet worden; die Gesellschaft mit ihrem Sitze in Paris sei dem Einflufs und der Kontrolle der österreichischen Regierung gänzlich entzogen und komme weder ihren vertragsmäfsigen noch allgemein gesetzlichen Verpflichtungen nach.

Im Februar 1861 regt sich neuerdings die Opposition einiger der ehemaligen Gründer der Kaiser Franz-Josef-Orientbahn, welche auch damals gegen die Fusion waren, indem sie die Rückgängigmachung der Konzession anstrebten; das nationale Unternehmen, bei welchem die Tracierungs- und Bauarbeiten im schönsten Gange waren, sei trotz allen Widerstrebens der Südbahn-Gesellschaft geopfert worden; diese strich vorerst die Linien Kanizsa-Essegg, Stuhlweifsenburg-Essegg und Semlin-Essegg aus ihrem Programm, in welches sie allerdings Sissek-Agram-Steinbrück aufnahm, wofür ihr das Vorzugsrecht für alle künftigen Bahnprojekte am rechten Donauufer eingeräumt war.

Eine im Abgeordnetenhause eingebrachte Interpellation, weshalb „bis zur Stunde über den Verkauf der südlichen Staatsbahn weder ein Vertrag noch eine sonstige darauf bezügliche Bestimmung veröffentlicht wurde“ wird (Juni) dahin beantwortet, dafs die Veröffentlichung der ursprünglichen Konzession bisher nur deshalb nicht erfolgt sei, um jetzt, nach einem längeren mittlerweile verstrichenen Zeitraum, welcher viele Veränderungen im Gefolge hatte, nicht mit einem Publicandum vor die Öffentlichkeit zu treten, das zum gröfsten Teile seiner Wesenheit nach nicht mehr im Bestande sei; . . . . keineswegs aber war es die Absicht der Regierung, irgend eine Geheimhaltung eintreten zu lassen. Anfänglich wurde sowohl die Konzessionsurkunde als auch das Statut selbst in mehreren Exemplaren lithographisch und durch Druck vervielfältigt; es werde übrigens binnen kurzem die Veröffentlichung der Konzessionsurkunde und des Statuts erfolgen . . . .

Auf eine im Juli neuerlich erfolgte Interpellation, ob die Regierung beabsichtige, für die neue Konzessionsurkunde samt Statuten vor Erwirkung der allerhöchsten Sanktion die verfassungsmäfsige Zustimmung einzuholen, und die Vorlage nebst den Verträgen von 1858 auf den Tisch des Hauses zu bringen, antwortet der Finanzminister (13. August), dafs die Rechtsbeziehungen längst vor dem 20. Oktober und vor Erlafs der Grundsätze im Februar (1861) gegründet wurden; die Gesellschaft befinde sich im Besitze wohlerworbener Rechte, und die neue Konvention enthalte nur administrative Bestimmungen; in diesem Objekt könne daher kein den Staatsgrundgesetzen entsprechender Anlafs zu einer Regierungsvorlage erblickt werden; übrigens wurden alle Urkunden neuerdings lithographiert und mit solchen Kopien auch mehrere Abgeordnete beteilt.

Aber auch die Gründung der Kärntner Bahn kommt nochmals zur öffentlichen Besprechung, indem mehrere dem ehemaligen Zentral-Komitee angehörige Mitglieder in einer Flugschrift, gegenüber dem Vorwurf, dafs die Bildung einer Aktiengesellschaft nicht gelungen sei, behaupten, dafs das ganze, nach Abzug eines allerdings beträchtlichen Reservebetrages in den Händen befindliche Aktienkapital auch thatsächlich plaziert war, infolge dessen erst am 4. März 1858 die a. h. G. der Statuten erfolgte. Das Handelsministerium sah sich veranlafst, dieser Darstellung auf Grund des ihm zu Gebote stehenden Aktenmateriales zu wiedersprechen. Im Februar 1862 wird nun das Ministerium nochmals befragt, was es zu thun gedenke, um die Südbahn als rechtliche Nachfolgerin der Kärntner Bahn zum Ausbau der Linien Marburg-Klagenfurt und Marburg-Pettau zu verhalten?

Als Antwort hierauf, gleichzeitig einem lebhaften Wunsche der Bevölkerung Rechnung tragend, verlangte die Regierung unter dem 12. April 1862 auf Grund des Übereinkommens vom 20. November 1861 Artikel VI die Trennung der Gesellschaft. Am 28. März 1863 fafst der steirische Landtag den Beschlufs, an die Regierung mit der Bitte heranzutreten, den Vertrag mit der Südbahn aufzulösen, oder wenigstens einer Revision zu unterziehen, denn derselbe sowie die hiernach aus-

gefertigte Konzessionsurkunde seien ja nie amtlich veröffentlicht worden; die Veräufserung der Eisenbahnen geschah unter den unvorteilhaftesten Bedingungen, wobei den Konzessionären ganz ungewöhnliche Vorrechte eingeräumt wurden; die Tarife seien ausnehmend hoch, die Bedingungen des Vertrags von seiten der Gesellschaft noch nicht erfüllt, die vorgeschriebenen Baufristen längst überschritten, und „es wird daher die Erwartung ausgesprochen, die hohe Staatsregierung werde in der nächsten Reichsratssession Anlafs nehmen, dafs jener Vertrag und die Gebarung des Verwaltungsrates mit dem gesellschaftlichen Vermögen einer sorgfältigen verfassungsmäfsigen Prüfung unterzogen werde“.

Diesen Anklagen und Forderungen gegenüber liefsen sich Beschwichtigungsstimmen dahin gehend vernehmen, dafs rücksichtlich des Ablösungspreises wohl zugegeben werden könne, es wäre möglicherweise in späterer Zeit eine höhere Summe erzielt worden, jedoch sei nicht zu übersehen, dafs sich die Gesellschaft zur Erbauung nicht gewinnbringender Bahnen, die auf andere Weise kaum zu stande gekommen wären, verpflichtete, und dem Staat die kostspielige Erhaltung und Betriebführung einer schwierigen Gebirgsbahn abgenommen habe; das Heimfallsrecht umschliefst hier nicht blofs Grund und Boden und die unbeweglichen, sondern auch alle beweglichen Zugehörungen (Fahrzeuge, Vorräte etc.), wofür sonst der Staat anderen Konzessionären ein Entgelt zusicherte; das Heimfallsrecht tritt hier (§ 58) sogar auch dann ein, wenn sich die Gesellschaft noch vor Erlöschung des Privilegiums auflösen sollte; die Befreiung von der jeweiligen halben Zollgebühr für aus dem Auslande bezogene Bau- und Betriebsgegenstände (§ 33) geniefsen auch andere österreichische Eisenbahnen; jene Befreiung ging von den vereinigten Gesellschaften auf die Südbahn über, welche aber in dem Übereinkommen vom 20. November 1861 hierauf verzichtete; die Befreiung von der Einkommensteuer bis Ende 1868 (§ 35) wurde allerdings keiner der bestehenden österreichischen Eisenbahnen zugestanden, sie war jedoch in der Konzessionsurkunde der Lombardisch-Venetianischen Eisenbahn vom 14. März 1856 und der Kärntner Bahn vom

9. Januar 1857 ausgesprochen; die zentral-italienische Eisenbahn war sogar „von jeder ordentlichen, aufserordentlichen, oder besonderen Steuer mit Ausnahme der Grundsteuer“ befreit.

Allerdings wurden die Baufristen einiger Linien nicht eingehalten, (z. B. Steinbrück-Agram-Sissek (50,4 km) statt 1861 eröffnet 1. Oktober 1862); das geschah aber mit Einwilligung des Ministeriums und hauptsächlich aus dem Grunde, um die ungarischen Linien früher zu vollenden, was auch der Fall war, so Stuhlweifsenburg-Neu-Szöny statt 1863, schon am 1. Juni 1860, Kanizsa-Ofen statt 1862, am 1. April 1861.

Während nun die Unterhandlungen wegen der Trennung der Netze auf Grund der von der Pariser Generalversammlung am 28. April 1863 erteilten Vollmacht eingeleitet und fortgesetzt wurden, hatte die Gesellschaft hauptsächlich mit Rücksicht auf diese Forderung der Regierung die etwa 840 km umfassende Gruppe der piemontesischen Eisenbahnen an sich gebracht, ferner am 1. Juni 1863 die Linie Marburg-Klagenfurt (126,9 km), am 30. Mai 1864 Klagenfurt-Villach (38,3 km), am 1. Juni 1865 Agram-Karlstadt (49,0 km) und am 20. September Ödenburg-Kanizsa (165,5 km) eröffnet. Das Handelsministerium forderte nun die Südbahn, welche laut § 2 der Konzessionsurkunde verpflichtet war, nach Ablauf des Jahres 1865 eine Zweigbahn von St. Peter nach Fiume und die Bahn von Villach nach Brixen herzustellen, wenn die Regierung $^1/_3$ der Herstellungskosten für Unter-Oberbau und Grundeinlösung trägt, zur Durchführung dieser Mafsnahmen auf; die Regierung erklärte sich zu einer beiläufigen Beitragsleistung von 3 Mill. fl. bereit, stellte ein von Staats-Ingenieuren verfafstes älteres Bauprojekt zur Verfügung, empfahl der Handelskammer von Fiume die Unterstützung dieser Angelegenheit und sah der Vorlage eines Kostenveranschlages entgegen.

Verschiedene auf die Trennung der Gesellschaft Bezug nehmende und andere obschwebende Fragen, welche ihrer Lösung harrten, waren so weit geklärt, dafs zum Zwecke ihrer Erledigung das vorläufige Übereinkommen vom 27. Februar 1866 getroffen werden konnte; das „Separatprotokoll“ ändert den Absatz 4 des § 2 der Konzessionsurkunde in folgender Weise ab: Wenn

nach Vollendung der Linie Kanizsa-Essegg die Eisenbahnen der Gruppe der Kaiser Franz-Josef-Orientbahn und der kroatischen Bahn durch zwei aufeinander folgende Jahre ein Bruttoerträgnis von mindestens 70000 fl. per Meile abwerfen, so sind die Konzessionäre verpflichtet, insofern es die k. k. Staatsverwaltung verlangt, eine Verbindungsbahn zwischen der Linie Agram-Sissek und der Linie Kanizsa-Essegg herzustellen; das im Handelsministerium am selben Tage aufgenommene Protokoll betont ferner die Notwendigkeit, da die Herstellung der Zweigbahn von Barcs nach Fünfkirchen gleichzeitig mit jener der Linie von Kanizsa nach Barcs stattfinden mufs, die Ausführung derselben zu beschleunigen. Sollten die Eigentümer des Kohlenbeckens die für sie vorteilhafte Zweigbahn bis 1. Juli 1867 nicht bewerkstelligen, oder diese anderweitig sicher gestellt sein, so verpflichtet sich die Südbahn, den Bau unter denselben Bedingungen auszuführen, welche für die übrigen konzessionierten Linien in dem vorläufigen Übereinkommen vom heutigen Tage vereinbart worden sind. Aber auch dieses neue Übereinkommen fand, nachdem die früheren Verträge sieben Jahre nach deren Abschlufs noch immer nicht veröffentlicht waren, eine sehr geteilte Aufnahme, indem die der Gesellschaft auferlegten Verpflichtungen gröfstenteils als mehr oder weniger belanglose bezeichnet wurden. Bevor jedoch ein endgültiger Abschlufs zustande kommen konnte, verändern die Kriegsereignisse des Jahres 1866 abermals die Verhältnisse der Gesellschaft und zwar von Grund aus.

Mit der Abtretung Venetiens gingen auch seine Eisenbahnen und zwar folgende Linien an Italien über:

a) Cormons-Mestre-Padua-Verona-Peschiera-Lombardische Grenze 285,5 km;

b) Mestre-Venedig . . . 8,4 km;

c) Padua-Rovigo 43,3 km, (am 11. Juni, deren Verlängerung bis zum Po, 24,9 km, erst am 28. November 1866, eröffnet);

d) Verona-Mantua 36,2 km;

e) Verona-Tiroler Grenze bei Ala 39,3 km; also zusammen 412,7 km Eisenbahnen in Betrieb.

Durch die Artikel X, XI und XII des zwischen Sr. k. k.

apostolischen Majestät und Sr. Majestät dem Könige von Italien am 3. Oktober 1866 zu Wien abgeschlossenen, am 12. Oktober ratifizierten Friedenstraktates[1]) wurden die Interessen der Ge-

[1]) Art. X. Die Regierung Sr. Majestät des Königs von Italien anerkennt und bestätigt die von der österr. Regierung auf dem abgetretenen Gebiete erteilten Eisenbahnkonzessionen in allen ihren Bestimmungen und für deren ganze Dauer, namentlich die von den unterm 14. März 1856, 8. April 1857 und 23. September 1858 abgeschlossenen Verträgen herrührenden Konzessionen.

In gleicher Weise anerkennt und bestätigt die italienische Regierung die Bestimmungen der am 20. November 1861 zwischen der österr. Staatsverwaltung und dem Verwaltungsrate der südl. Staats-, lomb.-venet. und zentral-italien. Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Konvention, wie auch die Konvention, welche am 27. Februar 1866 zwischen dem k. k. Finanz- und Handelsministerium und der österr. Südbahngesellschaft abgeschlossen worden ist.

Von dem Moment der Auswechslung der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages tritt die italienische Regierung in alle Rechte und in alle Verbindlichkeiten ein, welche der österr. Regierung aus den vorzitierten Konventionen, soweit dieselben die auf dem abgetrennten Gebiete befindlichen Eisenbahnlinien betreffen, erwachsen sind. Infolge dessen wird das der österr. Regierung bisher zustehende Heimfallsrecht auf diese Eisenbahnen auf die italienische Regierung übertragen.

Die Zahlungen, welche auf die dem Staate von seiten der Konzessionäre laut des Kontraktes vom 14. März 1856 als Äquivalent der Baukosten für die gedachten Eisenbahnen schuldige Summe noch zu entrichten sind, werden vollzählig an den österr. Staatsschatz geleistet werden. Die Forderungen der Bauunternehmer und Lieferanten, sowie die Entschädigungen für die Bodenexpropriationen, welche von der Zeit herrühren, wo die fraglichen Eisenbahnen auf Rechnung des Staates verwaltet wurden, und welche noch nicht berichtigt worden wären, werden von der österr. Regierung, und insofern die Konzessionäre kraft der Konzessionsakte hierzu verpflichtet sind, von diesen im Namen der österr. Regierung ausgezahlt werden.

Art. XI. Es versteht sich, dafs die Eintreibung der Forderungen, welche sich auf die §§ 12, 13, 14, 15 und 16 des Kontraktes vom 14. März 1856 gründen, Österreich kein Recht der Kontrolle und Überwachung des Baues und Betriebes der im abgetretenen Gebiete gelegenen Eisenbahnen geben können. Die italienische Regierung verpflichtet sich ihrerseits, alle Auskünfte zu erteilen, welche diesfalls von der österr. Regierung verlangt werden könnten.

Art. XII. Um auf die Eisenbahnen Venetiens die Bestimmungen des Art. 15 der Konvention vom 27. Februar 1866 auszudehnen, verpflichten

sellschaft vollständig gewahrt, indem insbesondere die Konvention vom 27. Februar 1866 mit Rücksicht auf das Garantieverhältnis anerkannt wurde.

Nunmehr stand dem endgültigen Abschlusse des provisorischen, für beide Teile verbindlichen Übereinkommens vom 27. Februar 1866 nichts mehr im Wege, und es erfolgte auf Grund der allerhöchsten Ermächtigung vom 30. Juni 1866 und vom 9. April 1867 die Ausfertigung des Vertrages vom 13. April 1867, in welchen natürlich nur die das österreichische Territorium betreffenden Bestimmungen aufgenommen wurden; mit demselben verpflichtet sich die Südbahn-Gesellschaft, den Hafenbau in Triest für Rechnung des Staates, gegen eine im Vorhinein festgesetzte Pauschalsumme und zwar 13500000 fl. ö.W., welche von der k. k. Staatsverwaltung in 12 gleichen Jahresraten erlegt wird, nach Genehmigung des Detailprojektes zu beginnen und bis zum 31. Dezember 1873 zu beenden; sie machte sich ferner anheischig, folgende Eisenbahnlinien auszuführen, und zwar

a) eine Linie von einem Punkte zwischen Kottori und Kanizsa nach Barcs und dieselbe bis zum 1. Juli 1868 dem Betriebe zu übergeben;

b) eine Zweigbahn von Bruck nach Leoben und diese zum 1. Juli 1870 fertig zu stellen; dagegen wird die Gesellschaft von der ihr nach § 2 der Konzessionsurkunde vom 23. Sep-

---

sich die hohen kontrahierenden Mächte, ehethunlichst im Einvernehmen mit der österr. Südbahngesellschaft eine Konvention zum Behufe der administrativen und ökonomischen Trennung der venet. und österr. Eisenbahngruppen zu stipulieren.

Kraft der Konvention vom 27. Februar 1866 soll die vom Staate an die österr. Südbahngesellschaft zu zahlende Garantie auf Grundlage des Bruttoerträgnisses der Gesamtheit aller venet. und österr. Linien, welche das der Gesellschaft dermal konzessionierte Netz der österr. Südbahn bilden, berechnet werden. Es ist selbstverständlich, dafs die italienische Regierung den verhältnismäfsigen Teil dieser Garantie, welche den Linien des abgetrennten Gebietes entspricht, übernimmt und dafs zur Berechnung dieser Garantie das Gesamtbruttoerträgnis der an die gedachte Gesellschaft konzessionierten venet. und österr. Linien wie bisher zur Grundlage genommen wird.

tember 1858 obliegenden Verpflichtung zum Bau der Strecke Marburg-Pettau entbunden; die Linien werden mit einspurigem Unterbau angelegt, die Grundeinlösung hat jedoch sogleich für zwei Geleise zu erfolgen.

Die Südbahngesellschaft verpflichtet sich, ihre Konzessionstarife nach einem bestimmten Verzeichnis abzuändern und die mit 1. November 1866 in Kraft getretenen für die ganze Dauer der Konzession aufrecht zu erhalten; sie verzichtet für die Dauer von 7 Jahren, vom 1. Januar 1867 an gerechnet, auf das ihr mit der Konzessionsurkunde eingeräumte Vorrecht bezüglich aller auf dem rechten Donauufer in Ungarn, Kroatien und Slavonien auszuführenden Zweig- und Fortsetzungsbahnen, ausgenommen die Linie Barcs-Essegg.

Die Gesellschaft wird bis 1. Januar 1880 von der Entrichtung der Einkommensteuer und aller direkten, bis zu Ende dieses Zeitraums neu eingeführten Steuern befreit. Die §§ 28 bis 31 der Konzessionsurkunde werden wie folgt geändert: „die k. k. Staatsverwaltung garantiert der Südbahngesellschaft, vom 1. Januar 1866 beginnend, für die ganze Dauer ihrer Konzession und für die Gesamtheit ihrer auf österreichischem Gebiete im Betriebe befindlichen Bahnen ein auf bestimmte Weise berechnetes Bruttoerträgnis, welches für das Jahr 1866 mit 91 000 fl. ö. W. per Meile und für jedes folgende Jahr insolange 1000 fl. mehr beträgt, bis es die Ziffer von 100 000 fl. per Meile erreicht, welcher Betrag dann für den ganzen Rest der Konzessionsdauer zu gelten hat. Die Summen, welche die k. k. Staatsverwaltung etwa infolge der gedachten Garantie gezahlt haben wird, bilden einen mit 4% zu verzinsenden Vorschufs, welcher mittelst Zahlung eines Viertels jener Beträge rückgezahlt wird, um welche die Bruttoerträgnisse der Gesellschaft die Summe von jährlich 100 000 fl. per Meile übersteigen. Der Restbetrag der laut Konzessionsurkunde zu zahlenden Ablösungssumme wird mit 1/10 des Bruttoerträgnisses, soweit dasselbe 107 000 fl. bezw. mit 1/4 des Bruttoerträgnisses, soweit dasselbe 110 000 fl. ö. W. per Meile und Betriebsjahr übersteigt, allmählich erlegt.

Die Zahlung des Restbetrages der Ablösungssumme be-

ginnt mit dem Betriebsjahre 1870; die mit der Konzessionsurkunde bewilligte Frist zur Geltendmachung des dorterwähnten Wahlrechtes wird bis zum 1. Januar 1872 verlängert; erklärt sich die Gesellschaft binnen dieser Frist zum Erlage von 20 Mill. fl. bereit, so ist dieser Betrag in vier gleichen Raten am 1. November der Jahre 1873—1876 zu zahlen.

Die Dauer der Konzession für sämtliche Linien der Südbahngesellschaft wird auf 99 Jahre, vom 1. Januar 1870 an gerechnet, festgesetzt.

Die mit Übereinkommen vom 20. November 1861 festgesetzte Trennung der Gesellschaft in zwei selbständige, von einander unabhängige Gesellschaften soll am 1. Januar 1867 durchgeführt werden, und zwar so, daſs die Verwaltungen des österreichischen und italienischen Netzes gänzlich getrennt sind, und daſs insbesondere auch die Generalversammlung der das österreichische Netz repräsentierenden Gesellschaft in Wien stattfindet.

Dieses Übereinkommen ist für die Südbahngesellschaft am 30. Juni 1866 verbindlich geworden.

Mit diesem und einem weiteren Übereinkommen vom selben Tage (13. April 1867), welches die Rückerstattung des Ablösungspreises für die der Gesellschaft überlassenen Lombardisch-Venetianischen Eisenbahnen abändert, sind nun alle zwischen der Staatsverwaltung und der Gesellschaft schwebenden Fragen und wichtigen Angelegenheiten endgültig geordnet, und somit alle die Thatkraft der Unternehmung lähmenden Einflüsse beseitigt.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. Eigentümlicherweise ist die Entwicklung der Eisenbahnen nach Westen eine auffallend langsame. Nach Anordnung einer Staatseisenbahn in westlicher Richtung (1841), wurden im folgenden Jahre Erhebungen für eine solche von Wien nach Salzburg und Passau gepflogen, die jedoch wiederholt Unterbrechungen erlitten. Im Februar 1847 erflieſst die a. h. E., zufolge welcher eine Staatsbahnlinie von Prag aus in westlicher Richtung über Pilsen und Eger, anschlieſsend an die bayrische Staatsbahn, in Aussicht genommen wird. Alle Vorarbeiten ruhen indes bis April 1850,

als das Handelsministerium auf Grund der im Oktober 1849 zwischen der österreichischen und bayrischen Regierung gepflogenen Unterhandlungen zur Ergänzung des österreichischen Eisenbahnnetzes die sofortige Inangriffnahme von Projektsverfassungen für eine Eisenbahn von Linz in beiläufiger Richtung über Wels, Lambach, Frankenmarkt, Salzburg bis zur bayrischen Grenze, dann von Salzburg in beiläufiger Richtung über Golling, Radstadt, Rottenmann, Leoben bis Bruck a. M. zum Anschlufs an die südliche Staatsbahn anordnet, womit ein Schienenweg, der alten Handelsstrafse nach der Levante folgend, aus dem westlichen und südlichen Deutschland an die Adria hergestellt werden sollte.

Im März 1851 treffen Bevollmächtigte der bayrischen Regierung in Wien ein, um einen diesbezüglichen Staatsvertrag zum Abschlufs zu bringen. Das Ergebnis dieser Verhandlungen war der österreichisch-bayrische Staatsvertrag vom 21. Juni 1851 (ratifiziert am 3. August, s. S. 148), demzufolge sich die k. bayrische Regierung verpflichtet, eine Eisenbahn von München über Rosenheim an die österreichische Grenze bei Salzburg und von Rosenheim an die österreichische Grenze bei Kufstein herstellen zu lassen. Die k. k. österreichische Regierung verpflichtet sich dagegen, im unmittelbaren Anschlusse an die genannten Bahnlinien, eine Eisenbahn von der Grenze bei Salzburg bis in die österreichische Hauptbahn bei Bruck a. M., und von der Grenze bei Kufstein bis Innsbruck herzustellen.

Die k. bayrische Regierung verpflichtet sich ferner, die von Frankfurt a. M. über Aschaffenburg, Würzburg, Bamberg nach Nürnberg teils vollendete, teils im Bau begriffene Eisenbahn von Nürnberg aus über Regensburg an die Grenze des Kronlandes Österreich ob der Enns zu führen, und zu diesem Ende sofort die nötigen technischen Untersuchungen anzuordnen.

Die k. k. österreichische Regierung übernimmt dagegen die Verpflichtung, im unmittelbaren Anschlufs an obige Bahn, eine Eisenbahn von der bayrischen Grenze nach Linz herzustellen, welche später bis Wien verlängert werden soll. Beide kontrahierenden Regierungen werden sich gegenseitig

das Resultat ihrer diesfalls anzuordnenden technischen Erhebungen längstens bis zum Schlusse des Jahres 1852 mitteilen.

Dieselben werden ferner die nötigen Voruntersuchungen bezüglich einer Verbindung des bayrischen Bahnsystems mit den k. k. Eisenbahnen in Böhmen vornehmen lassen.

Die k. bayrische Regierung verpflichtet sich, die Bahnlinien zwischen München und der österreichischen Grenze bei Salzburg, dann zwischen Rosenheim und Kufstein bis 1. März 1856, die österreichische Regierung die Bahnlinien zwischen der Grenze bei Klesheim und Salzburg, dann zwischen der Grenze bei Kufstein und Innsbruck zu gleicher Zeit, jene aber zwischen Salzburg und Bruck a. M. bis 1. März 1858 zu vollenden.

Der zu Salzburg zu errichtende Bahnhof wird als gemeinsame Wechselstation der Bahnverwaltungen beider Staaten auf der Salzburger Linie bestimmt; die k. k. österreichische Regierung überläfst der k. bayrischen Regierung die Benutzung der Bahnstrecke von Salzburg bis zur Landesgrenze. Die k. k. österreichische Regierung bewerkstelligt die bauliche Herstellung der Eisenbahnstrecke zwischen der Landesgrenze bei Klesheim und dem Stationsplatze bei Salzburg, sowie die Wechselstation Salzburg selbst auf ihre Kosten, wogegen sich die bayrische Regierung verpflichtet, das auf die Bahnstrecke samt Zubehör und auf die zur ausschliefslichen Benutzung einzuräumenden Teile des salzburgischen Bahnhofes aufgewendete Baukapital in seiner ganzen Höhe mit zwei vom Hundert zu verzinsen, und dieselbe Verzinsung von einem Dritteil derjenigen Kapitalsumme, welche für die Herstellung der gemeinsamen Wechselstation erforderlich wird, der österreichischen Regierung zu leisten.

Nachdem die Erste österreichische Eisenbahngesellschaft mit H. M. Erlafs vom 5. August 1854 im Prinzipe die Bewilligung erhalten hatte, ihre Bahn von Budweis nach Gmunden mit leichten Lokomotiven betreiben zu können, worauf mit H. M. Erlafs vom 17. Juli 1855 die definitive Bewilligung für die Strecke Linz-Gmunden erfolgte, — hiervon wurde vorerst die Strecke Linz-Lambach, und erst später Lambach-Gmunden,

eingerichtet, und beide seit 1. Mai 1855 mit Dampf betrieben — bewarb sie sich um die Ermächtigung zur Vornahme von Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Linz über Lambach nach Salzburg, welche ihr auch vom Handelsministerium im Einverständnisse mit dem Ministerium des Innern und dem Armee-Oberkommando unter der Bedingung erteilt wurde, dafs diese Vorarbeiten binnen längstens 2 Jahren vollendet sind.

Fast zur selben Zeit brachte ein Privater ein Gesuch beim Ministerium ein behufs Genehmigung von Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Wien über Linz nach Salzburg, welche ihm auch unter dem 19. Oktober 1854 erteilt wurde.

Die mittlerweile von seiten der Staatsverwaltung weitergeführten Studien bezüglich der westlichen Linien waren teilweise aussichtslos; es ergab sich, dafs die Linie Bruck-Salzburg, welche durch das Paltenthal nach Rottenmann, durch das Lassing- und Ennsthal bis Radstadt, von dort mit Übersetzung der Enns- und Salzach-Wasserscheide ins Salzachthal hinabgeführt werden sollte, fast unüberwindliche Schwierigkeiten darbot, indem selbst das dort gesprengte Material fortgeführt werden müsste; es blieb daher nur der Ausweg, den Staatsvertrag vom 21. Juni 1851, insoweit er undurchführbar, abzuändern, was mit dem Staatsvertrage vom 21. April (ratifiziert 23. Mai) 1856 erreicht wurde. Zum Zwecke der Beseitigung der Schwierigkeiten, heifst es u. a., welche der Ausführung des am 21. Juni 1851 abgeschlossenen, die Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen betreffenden Vertrags entgegenstanden, wurde, nachdem die Resultate der von der k. k. österreichischen Regierung vorgenommenen Vorarbeiten für die Bahnlinien von Salzburg nach Bruck die Überzeugung begründet haben, dafs die Ausführung der projektierten Bahnlinie mit unverhältnismäfsigen Kosten, Schwierigkeiten und Gefahren für den künftigen Betrieb verbunden sein würde, vereinbart, es solle von der Herstellung dieser Linie sein Abkommen haben. Die österreichische Regierung wird jedoch die Studien über diese Bahn fortsetzen, um womöglich eine günstigere Linie zu ermitteln, und im Falle dies gelingen

sollte, zu seiner Zeit wieder die Frage in Verhandlung bringen; wozu es jedoch nicht mehr kam.

Dagegen verpflichtet sich die österreichische Regierung schon dermalen, eine direkte Eisenbahn von der österreichischen Grenze bei Salzburg nach Linz und von da nach Wien herstellen zu lassen, welche längstens innerhalb 5 Jahren (von der Ratifikation dieses Vertrages) vollendet und dem Betriebe übergeben werden soll; ferner die Bahnlinie von Innsbruck bis zur bayrischen Grenze bei Kiefersfelden, sowie jene von Verona nach Bozen bis zum 1. Oktober 1858 zu vollenden.

Die k. bayrische Regierung verpflichtet sich, die Bahnlinien

1) von München über Rosenheim bis zur Grenze bei Kiefersfelden bis zum 1. Oktober 1858;

2) von Rosenheim nach Salzburg innerhalb 5 Jahren herzustellen.

Der Zusage des Vertrags vom 21. Juni 1851 gemäfs verpflichtet sich die österreichische Regierung zur Herstellung einer Eisenbahn von Linz an die bayrische Grenze bei Passau, wogegen die bayrische Regierung die Verbindlichkeit übernimmt, im unmittelbaren Anschlufs an diese österreichische Bahn eine Eisenbahn von Nürnberg über Regensburg nach Passau und bis an die österreichische Grenze zu bauen. Die österreichische Regierung verbindet sich, die Eisenbahnstrecke Linz-bayrische Grenze bei Passau in derselben Zeitfrist zu vollenden, wie die bayrische Regierung die Strecke Nürnberg-Regensburg-Passau-österreichische Grenze, und zwar in 5, längstens 7 Jahren. Der in Passau zu errichtende Bahnhof bildet die gemeinsame Wechselstation. Die bayrische Regierung überläfst der österreichischen Regierung oder den allenfalls zu bestellenden Konzessionären die Benutzung der Bahnstrecke Passau-österreichische Grenze und den notwendigen Teil der Wechselstation Passau gegen reziproke Anwendung der Bestimmungen für den Bahnhof Salzburg und die Bahnstrecke zur Landesgrenze.

Der früher erwähnte Private, jetzt im Vereine mit einem zweiten, erhielt auf seine diesbezügliche Bitte noch vor Abschlufs dieses Staatsvertrages und zwar am 8. März 1856 die

definitive Baukonzession und das ausschliefsliche Recht zum Bau einer Lokomotivbahn von Wien über Linz nach Salzburg, bezw. an die dortige bayrische Grenze, sowie für die Zweigbahn von Linz an die bayrische Grenze bei Passau, nachdem bereits mit a. h. E. vom 8. Februar 1856 gestattet worden war, dieser Bahn den Namen „Kaiserin Elisabeth-Bahn“, beilegen zu dürfen.

Die Bahn von Wien nach Salzburg ist über St. Pölten, Linz und Frankenmarkt zu führen, wobei die genauere Bestimmung der Linie einer späteren Beschlufsfassung vorbehalten bleibt.

Der Bau sämtlicher Strecken ist binnen 5 Jahren vom Tage der behördlichen Genehmigung des Projektes zu vollenden.

Damit hatte die Staatsverwaltung die von ihr übernommenen Verpflichtungen gröfstenteils an die Gesellschaft übertragen. Die Staatsverwaltung gewährleistet den Konzessionären 5 % jährliche Zinsen von dem auf die erwähnten Bahnstrecken verwendeten und gehörig nachgewiesenen Anlagekapital, sowie die Amortisierung dieses Anlagekapitals innerhalb der Konzessionsdauer. Die Dauer des Privilegiums wird auf 90 Jahre, vom Tage der Ausfertigung dieser Urkunde gerechnet, festgesetzt.

Gleichzeitig wurden die beiden Konzessionswerber ermächtigt, noch andere Genossen als Mitbegründer des Unternehmens aufzunehmen und innerhalb eines Jahres sämtliche Rechte und Verbindlichkeiten dieses Privilegiums an eine von ersteren zu errichtende Aktiengesellschaft zu übertragen.

Zufolge dieser Ermächtigung ging das Privilegium an eine Aktiengesellschaft über, welche sich am 22. Juni 1856 konstituierte, und deren Statuten auf Grund der a. h. E. vom 21. Juni mit H. M. Erlafs vom 13. Juli 1856 genehmigt wurden. Das Gesellschaftskapital war mit 65 Mill. fl. ö. W. (325 000 Aktien à 200 fl. ö. W.) festgesetzt; gemäfs § 6 oblag den Gründern, bezw. der Gesellschaft „die Verbindlichkeit, sich zu einem Übereinkommen mit der Ersten österreichischen Eisenbahngesellschaft wegen Einlösung der Eisenbahn und des Privilegiums der letzeren, sowie auch dazu bereit zu

finden, sich dem Ausspruche der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen zu unterwerfen, wenn ein solches Übereinkommen nicht zu stande gebracht werden sollte."

Der Bahnbau wurde noch am letzten Juli 1856 auf der Strecke Purkersdorf-Melk begonnen.

Die am 26. Februar 1856 abgehaltene Generalversammlung der Ersten österreichischen Eisenbahngesellschaft ermächtigte die Direktion, über die Vereinigung mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn bezw. Abtretung ihrer Linien zu unterhandeln und einen Vertrag in der Art abzuschliefsen, dafs für jede Aktie der Budweis-Gmundner Bahn wenigstens 300 fl. in barem oder in Kaiserin Elisabeth-Bahn-Aktien al pari nach Wahl des Besitzers gezahlt werden. Da jedoch auf Grund dieser Forderung eine Vereinbarung nicht zu erzielen war, so mufste die Entscheidung der Ministerien eingeholt werden. Der diesbezügliche H. M. Erlafs vom 21. Juni 1857 besagt: In Erwägung der von der Direktion der Ersten österreichischen Eisenbahngesellschaft zuletzt unterm 1. August und 28. Oktober 1856 eingebrachten Gesuche um Entschädigung bezw. Ablösung ihres Bahneigentums, in Erwägung des § 6 der allerhöchst genehmigten Statuten der Kaiserin Elisabeth-Bahn, in Erwägung, dafs nach Abtrennung der Linz-Gmundner Bahnstrecke, die noch erübrigende Strecke Linz-Budweis nicht mit Vorteil betrieben werden könnte, dafs sonach die Einlösung auf beide Bahnlinien zu erstrecken kommt, in Erwägung der ökonomischen Verhältnisse der Ersten österreichischen Eisenbahngesellschaft, wonach ihr Stammvermögen aus 18150 Aktien zu 250 fl. im Gesamtbetrage von 4537500 fl., nebst dem Erlöse aus einer Prioritätsschuld, wovon noch 196000 fl. zurückzuzahlen erübrigen (das ursprüngliche Aktienkapital per 3 Mill. fl. CM., bestehend in 15000 Aktien à 200 fl., erhöhte sich behufs Tilgung der zum Bau der Linz-Gmundner Eisenbahn aufgenommenen Anleihe von 650000 fl. durch Generalversammlungsbeschlufs vom 18. Februar 1845 auf 3,75 Mill., mit 10. Mai 1853 auf 4,125 Mill. und mit 22. August 1854 auf 4,5375 Mill. fl. CM.; hierzu kam noch die 1829 kontrahierte Anleihe von 400000 fl. CM. zu 4%, welche durch 17 Ratenzahlungen bis

auf 196 000 fl. vermindert war), besteht, kein Amortisationsfonds aufgesammelt und der bestandene Reservefonds aufgezehrt ist, während der Zustand des Unter- und Oberbaues, sowie des Betriebsmaterials eine dringende Verbesserung und teilweise Rekonstruktion erfordert, und die Kosten der der Gesellschaft obliegenden feuersicheren Herstellung aus Anlafs der Einführung des Lokomotivbetriebes noch zu bestreiten sind .... gelten für die Einlösung der Ersten österreichischen Eisenbahngesellschaft, wenn diese hiermit einverstanden ist, folgende Bedingungen:

1) Es werden die 18 150 Stück Aktien der Ersten österreichischen Eisenbahngesellschaft von der Kaiserin Elisabeth-Bahn dermafsen eingelöst, dafs den Eigentümern dieser Aktien der Nominalbetrag derselben (250 fl. per Aktie) in Prioritätsobligationen, die letzteren zum Kurse von 90 % berechnet, ausbezahlt wird; diese Prioritätsaktien sind mit 5 % dekursive zu verzinsen, und alljährlich der zehnte Teil im Wege der Verlosung zurückzuzahlen, welche Verlosung 4 Jahre nach erfolgtem Austausche der Aktien mit Prioritätsobligationen zu beginnen hat.

2) Alle Rechte und Verbindlichkeiten der Ersten österreichischen Eisenbahngesellschaft gehen nach dem Ausweise der Schlufsbilanz vom 31. Dezember 1856 mit dem 1. Januar 1857 auf die Kaiserin Elisabeth-Bahn über, welche den bis dahin noch nicht getilgten Rest der Prioritätsschuld und zwar 196 000 fl. CM. gleich 205 800 fl. ö. W. übernimmt.

3) Die Kaiserin Elisabeth-Bahn ist berechtigt, die beiden übernommenen Bahnen in der bisherigen Art zu verwalten, und die Linz-Gmundner in den mit der Hauptbahn parallel laufenden Strecken mit der letzteren zu vereinigen und auf dieser Strecke nur die Hauptbahn zu betreiben.

4) Es wird sich vorbehalten, die a. h. G. zu erbitten, dafs für beide übernommene Bahnen die Privilegien auf die Dauer der der Kaiserin Elisabeth-Bahn erteilten Konzession erstreckt werden.

5) Die Kaiserin Elisabeth-Bahn übernimmt die Verpflichtung, auf der Strecke Linz-Budweis längstens bis zum Ablauf

des ursprünglich erteilten Privilegiums, d. i. bis zum 7. September 1874, eine Lokomotivbahn nach dem System der Hauptbahn herzustellen.

6) Die der Kaiserin Elisabeth-Bahn erteilte Staatsgarantie von $5^1/_5$ % des Anlagekapitals wird nach vorläufig erlangter a. h. G. auf den Betrag der zur Einlösung der 18150 Stück Aktien à 250 fl. erforderlichen Prioritätsobligationen ausgedehnt.

7) Der Kaiserin Elisabeth-Bahn wird in Betreff des Salztransportes und Salzkredits die billigste Berücksichtigung zugesichert.

8) Diese Entscheidung wird nur dann wirksam, wenn die Erste österreichische Eisenbahngesellschaft sich derselben längstens binnen 3 Monaten unterzieht; im anderen Falle tritt diese Entscheidung nicht in Kraft, sondern es hat die Expropriation des Privilegiums der Ersten österreichischen Eisenbahngesellschaft bezüglich der Linz-Gmundner Strecke Platz zu greifen.

Am 30. Juni 1857 beschlofs die Generalversammlung der Ersten österreichischen Eisenb.-Ges. die Abtretung ihrer Linien an die Kaiserin Elisabeth-Bahn auf Grund der Ministerial-Entscheidung, und am 1. Oktober 1857 wurde der diesbezügliche Vertrag unterzeichnet, wonach beide Privilegien (vom 7. September 1824 und 18. Juni 1832) mit allen hieraus fliefsenden Rechten und Benefizien samt den Eisenbahnen sowie ihrem Zugehör vom 1. Januar 1857 in das volle und unbeschränkte Eigentum der Kaiserin Elisabeth-Bahn übergingen.

Am 31. Juli 1856 begannen die Erdarbeiten auf der Hauptbahn bei Rekawinkel.

Die erste Vollversammlung der Kaiserin Elisabeth-Bahn (25. Mai 1857) sieht sich schon mit Rücksicht auf die allgemeinen Geldverhältnisse und darauf, dafs wohl keine Gesellschaft ihr Kapital nur durch Aktien aufbringt, veranlafst, das ursprünglich auf 65 Mill. festgesetzte Gesellschaftskapital um 15 Mill. fl. in Aktien al pari herabzumindern, und als weitere Folge des energisch betriebenen Baues 1858 neuerdings Gelder aufzunehmen; die missliche Lage des Geldmarktes nötigte die Gesellschaft, bei einem ersten Wiener Institute

(Kreditanstalt) über ein Darlehen von 15 Mill. fl. zu verhandeln; nachdem jedoch die Aufnahme von Anleihen (§ 8 der Statuten) an die Bedingung geknüpft war, daſs 50 % des Aktienkapitals eingezahlt sind, blieb die abermalige Reduktion des Aktienkapitals im Verhältnisse von 5 : 3 das einzige Auskunftsmittel.

Die Eingabe der Bahngesellschaft vom 21. Mai 1857, betreffend die Ausführung des Unterbaues auf den beiden Linien, wurde auf Grund der a. h. E. vom 1. März mit H. M. Erlaſs vom 5. März 1858 dahin erledigt, daſs der Unterbau vor der Hand für ein Geleise herzustellen sei, die Grunderwerbungen und Kunstarbeiten jedoch auf zwei Geleise vorzubereiten sind; desgleichen wurden der Gesellschaft weitere Begünstigungen und Erleichterungen der Konzession mit Rücksicht auf die Gesuche vom 2. Mai, 21. Juli und 21. November 1857 gemäſs der a. h. E. vom 8. September mit H. M. Erlaſs vom 16. September 1858 gewährt, und zwar, daſs 1) der mit der Konzession festgesetzte Maximaltarif von 1, 1½ und 2 kr. auf 1¼, 1¾ und 2½ kr. per Wiener Zentner und Meile für die Dauer der ersten 15 Betriebsjahre erhöht werden dürfe, wogegen nach Ablauf dieser Zeit von 10 zu 10 Jahren eine Revision des Tarifes der Staatsverwaltung vorbehalten bleibt; 2) bei einer etwaigen Einlösung der Bahn vom Staate die zu gewährende Annuität nicht weniger als die garantierten $5^1/_5$ % des Anlagekapitals betragen solle; 3) das zweite Geleise erst dann hergestellt werde, wenn das Bruttoerträgnis 250 000 fl. per österreichische Meile erreicht haben wird; 4) die Reinerträgnisse der Strecke von Wien nach Salzburg nach deren Vollendung und noch vor Ausbau der Strecke Linz-Passau als Dividende verteilt, dagegen die Zinsen des auf die letztgedachte Strecke zu verwendenden Anlagekapitals bis zu deren Vollendung aus dem Baukapitale genommen werden dürfen, u. a. m.

Mit H. M. Erlaſs vom 18. Juni 1859 wird die Gesellschaft aufgefordert, die Ausführung der seitens der k. k. Militärverwaltung gewünschten Verbindungsbahn zur Südbahn in die Hand zu nehmen und diesfallsige Verhandlungen einzuleiten; ein späterer H. M. Erlaſs vom 15. Juli 1859 enthält das Zu-

geständnis, dafs die von der Staatsverwaltung übernommene Zinsengarantie auch auf diese Linie Anwendung finden solle, wogegen die zum Bau erforderlichen Mittel bis zum Betrage von ½ Mill. fl. von der Gesellschaft mit 5 % verzinset und bis Ende 1860 zurückzubezahlen sind.

Am 20. August wurden die Bedingungen des Anschlusses vereinbart, und mit a. h. E. vom 1. September (H. M. Erlafs vom 15. September) 1859 die Bewilligung zum Bau der Verbindungsbahn von Penzing nach Hetzendorf erteilt.

Die Bauarbeiten auf der Hauptbahn schritten inzwischen rüstig weiter, und es konnte, nachdem die erste Lokomotive am 2. November in Linz eingetroffen war, die Strecke Wien-Linz (188,5 km) am 15. Dezember 1858 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden; die Strecke Linz-Lambach (38 km) wurde parallel der alten als normalspurige Eisenbahn erbaut, am 1. September 1859 eröffnet und hierauf die frühere schmalspurige von Linz und Zizelau bis Lambach abgetragen; Lambach-Frankenmarkt (42,8 km) am 1. März 1860, Frankenmarkt-Salzburg-Landesgrenze (50,1 km) am 12. August 1860, und gleichzeitig damit der Schienenweg von Wien nach München eröffnet. Auf Grund des Staatsvertrages vom 21. April 1856 urgierte die bayerische Regierung den Bau des Flügels Linz-Passau, bezüglich dessen der H. M. Erlafs vom 28. Juni 1858 die Ausmündung des Passauer Flügels aus der Hauptbahn bei Wels genehmigte, wodurch etwa 15 km erspart wurden.

Das Handelsministerium hatte bereits am 9. April 1859 die Kaiserin Elisabeth-Bahn aufgefordert, für die rechtzeitige Vollendung dieser Linie Sorge zu tragen, woran die Gesellschaft selbst auch lebhaft interessiert war, indem die staatliche Zinsengarantie mit dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung der Linien in Kraft trat. Der Bau wurde am 6. August 1860 begonnen, und es erfolgte am 1. September 1861 die Eröffnung der 79,3 km langen Linie Wels-Passau und gleichzeitig damit der Eisenbahnverbindung nach Regensburg.

Mit der am 1. Januar 1861 erfolgten Vollendung der 5,6 km langen Verbindungsbahn Penzing-Hetzendorf waren die konzessionierten Linien der Kaiserin Elisabeth-Bahn ausgebaut.

Nur mit den gröſsten Anstrengungen konnten die für das Hauptnetz benötigten Geldmittel beschafft werden; auf Grund der a. h. E. vom 21. Juni 1860 wurden Silberprioritäten im Betrage von 12 Mill. fl. zum Kurse von 94,6 %, später weitere 9 Mill. fl. zum Kurse von 103,3 % per 100 fl. verausgabt, und dennoch war Ende 1861 der ursprüngliche Voranschlag mit 65 Mill. fl. um etwa 10 Mill. fl. überschritten, für welche die Bedeckung fehlte; als Ursache dieser Überschreitung bezeichnete die Gesellschaft vor allem anderen den hohen Einlösungspreis für die Erste österreichische Eisenbahn, die über Anordnung der Militärbehörden erbaute Verbindungsbahn Penzing-Hetzendorf, endlich die von derselben Stelle ausgegangene wiederholte Tracenverlegung auf der Hauptbahn, welche anfänglich über das Tullnerfeld geplant, jedoch über das Gebirge bei Rekawinkel geführt werden muſste. Es blieben weiter auch die Betriebsergebnisse hinter den Erwartungen zurück, so daſs die Verzinsung des Anlagekapitals nicht erreicht wurde. Die Staatsverwaltung deckte wohl für die Jahre 1861 und 1862 diese Abgänge, stellte jedoch die Zahlungen für das Jahr 1863 ein, was einerseits die Gesellschaft in die miſslichste Lage brachte, andererseits einen mehrjährigen Kampf zur Folge hatte, worauf wir später eingehend zurückkommen.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Einem im Jahre 1854 zusammentretenden Komitee wurde mit Erlaſs vom 4. Februar 1855 die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Lokomotiveisenbahn von Reichenberg nach Pardubitz und nach Vollendung der Vorarbeiten auf die spätere Bitte, diesem durch mehrere Mitglieder erweiterten Konsortium mit der Konzessionsurkunde vom 15. Juni 1856 unter der Firma „K. k. privilegierte Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn“ das ausschlieſsende Recht zum Bau einer Lokomotivbahn von Reichenberg über Liebenau, Turnau, Semil, Falgendorf, Königinhof, Josefstadt, Königgrätz nach Pardubitz einschlieſslich einer Flügelbahn von Jaromer nach Schwadowitz erteilt; der Bau der Strecken ist binnen vier Jahren, vom Tage des Privilegiums gerechnet, zu vollenden. Die Staatsverwaltung gewährleistet der Unternehmung 5 % jährliche Zinsen von dem

auf die Eisenbahnstrecke von Reichenberg nach Pardubitz einschliefslich der Flügelbahn von Jaromer nach Schwadowitz wirklich verwendeten und gehörig nachgewiesenen Anlagekapitale (insofern dieses Kapital die Maximalsumme von 18 Mill. nicht überschreitet), sowie die Amortisierung dieses Anlagekapitals innerhalb der Konzessionsdauer. Die Garantie der Zinsen und der Amortisation beginnt von dem Zeitpunkte an wirksam zu werden, wo der Betrieb auf der ganzen konzessionierten Bahn eröffnet wird. Die Dauer des Privilegiums wird auf 90 Jahre, vom Tage der Ausfertigung dieser Urkunde gerechnet, festgesetzt.

Der Bau der Bahn begann am 22. September 1856, und es konnten die Strecken Pardubitz-Josefstadt (40,0 km). am 4. November 1857, Josefstadt-Falgendorf (37,4 km) am 1. Juni, Falgendorf-Turnau (46,7 km) am 1. Dezember 1858, endlich Turnau-Reichenberg (36,4 km) und Josefstadt-Schwadowitz (35,5 km), also die ganze Linie am 1. Mai 1859 eröffnet werden.

Die gehegten Erwartungen bezüglich der Einnahmen schlugen fehl, denn im zweiten Betriebsjahre wird bei 66 % Betriebskosten nur ein Reinertrag von $1^1/_2$ % erzielt; die Gesellschaft sah sich veranlafst, bei der Kreditanstalt eine Anleihe von 3 Mill. fl. aufzunehmen, und doch wollten die finanziellen Schwierigkeiten sich nicht bannen lassen; sie geriet überdies wegen Auszahlung der staatlichen Garantie mit der Staatsverwaltung in Differenzen, welche zur Einstellung der Coupon-einlösung führten.

Der Gesellschaft erschien als unerläfsliche Bedingung für die Rentabilität ihrer Linien der Anschlufs nach Preufsen; diesbezüglich obwalteten jedoch dortseits wiederholt geltend gemachte strategische Bedenken. Im Jahre 1863 endlich forderte das Abgeordnetenhaus die Regierung auf, alle Hindernisse, welche der Fortsetzung der Eisenbahn im Wege stehen, ehethunlichst zu beseitigen, und 1864 bewarb sich die Gesellschaft einerseits um die Konzession für den Weiterbau des Schwadowitzer Flügels, und andererseits für die Verlängerung der Hauptbahn nach Iglau und Znaim zum Anschlufs an eine von Wien ausgehende, entweder bereits bestehende oder erst zu bauende

Linie; am 7. Februar 1865 erhielt sie die Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für die Linie Pardubitz-Iglau-Znaim in der Richtung gegen Wien und schritt auf Grund der Studien im Dezember 1866 um die Konzession für diese Linie ein. Dem ersteren Ansuchen der Gesellschaft konnte jedoch infolge der obwaltenden Verhältnisse erst später willfahrt werden. (S. Eisenbahnvorlagen).

Theifsbahn. Zwei auf Staatskosten begonnene und mit einem Aufwand von etwa 5 Mill. fl. im Unterbau nahezu vollendete Linien, und zwar Szolnok-Debreczin nebst der Flügelbahn von Püspök-Ladany nach Grofswardein verblieben noch der Staatsverwaltung, als die südöstliche Linie der Staatseisenbahn-Gesellschaft überlassen worden war. Das von einer Anzahl ungarischer Grundbesitzer und Kapitalisten ins Auge gefafste Theifsbahnprojekt bestand nun darin, vorerst diese beiden Staatslinien zu erwerben, und sonach die Konzession für deren Fortsetzung von Debreczin nördlich über Tokay, Miskolcz nach Kaschau, von Püspök-Ladany südlich nach Arad anzustreben; den Konzessionären sollte ferner der Weiterbau der Bahn von Kaschau über Eperies nach Dukla bis an die galizische Grenze bei Tarnow oder Przemysl, dann von Arad bis an die Donaugrenze der Türkei, endlich Pest-Miskolcz und Pest-Kanizsa vorbehalten bleiben.

Anfang 1856 bewarb sich das Konsortium um die Überlassung der oben genannten Linien, wozu die Staatsverwaltung in Würdigung aller Nebenumstände ihre Zustimmung gern erteilte, ferner um die Konzession der anschliefsenden Bahnen, und erhielt zufolge a. h. E. vom 28. September das Privilegium am 10. November 1856 auf 90 Jahre (mit 1. Januar 1858 beginnend) für folgende Linien: a) von Szolnok nach Debreczin; b) von Püspök-Ladany nach Grofswardein; c) von Pest nach Miskolcz; d) von Miskolcz nach Kaschau; e) von Miskolcz über Tokay nach Debreczin und f) von Arad zum Anschlufs an einen Punkt der Linie Szolnok-Debreczin zwischen Püspök-Ladany und dem linken Theifsufer. Die Staatsverwaltung gewährleistet ein jährliches $5^1/_5$ % Erträgnis des Anlagekapitals bis zur Maximalsumme

von 55 Mill. fl.; die Konzessionäre sind verpflichtet, dem Ärar die von demselben auf die Strecken Szolnok-Debreczin und Püspök-Ladany-Groſswardein verwendeten Baukosten dem vollen Betrage nach zu ersetzen, und zwar hat die Zahlung des ermittelten Ersatzes (5,499 Mill. fl.) nach der Inbetriebsetzung dieser Strecken in Prioritätsobligationen al pari zu geschehen, welch letztere vom Tage der Betriebseröffnung der gedachten Strecken mit jährlich 5 % zu verzinsen und zu amortisieren sind.

Diese Konzession wurde bald an eine Aktiengesellschaft, welche sich unter dem Namen „K. k. privilegierte Theiſs-Eisenbahngesellschaft" mit einem Kapital von 40 Mill. fl. CM. gebildet hatte, übertragen und deren Statuten mit a. h. E. vom 11. November 1856 genehmigt. Die Staatseisenbahn-Gesellschaft hatte gegen die Konzessionierung der ursprünglich beabsichtigten Theiſsbahnlinie Arad-Török-St. Miklos-Jaszbereny zum Anschluſs an die Pest-Miskolczer Linie bei der Staatsverwaltung Einsprache erhoben, da sie den letzteren Teil dieser Linie als eine ihre erworbenen Rechte beeinträchtigende Parallelbahn zur Pest-Szolnoker Strecke betrachtete; die Differenzen der beiden Gesellschaften wurden jedoch bald beseitigt, indem ein am 4. April 1857 getroffenes Übereinkommen die Abtretung der Staatseisenbahnstrecke Czegled-Szolnok (28,5 km, eröffnet am 1. September 1847) an die Theiſsbahn-Gesellschaft gegen ein Entgelt von 3,467 Mill. frcs. (s. S. 200) festsetzt; die Theiſsbahn-Gesellschaft verzichtet für die Dauer ihrer Konzession auf die Ausführung irgend einer Verbindung ihrer am linken Theiſsufer liegenden Bahnlinien mit jenen am rechten Theiſsufer in einer anderen Richtung als über Szolnok nach Czegled und Debreczin nach Miskolcz; sie behält sich jedoch das Recht vor, Czegled mit Jaszbereny nach allerhöchster Bewilligung zu verbinden; die von der Staatsverwaltung der Theiſseisenbahn-Gesellschaft gewährte Garantie wurde auf Grund der a. h. E. vom 11. Januar 1858 im Verhältnisse der Kaufsumme zur höheren Geltung gebracht. Am 23. November 1857 fand die Eröffnung der ersten Theiſsbahnstrecke Szolnok-Debreczin (121,4 km) statt, und an diesem Tage wurde der Gesellschaft die erworbene Linie Szegled-Szolnok übergeben.

Durch die vollendeten und in Angriff genommenen Bauten waren die infolge einer Einzahlung von 30 % auf die Aktien erhaltenen Geldmittel der Gesellschaft nahezu erschöpft, und sie sah sich unter den schlechten Geldverhältnissen veranlafst (als dritte im Bunde), das Anerbieten der Kreditanstalt zur Beschaffung von Geldmitteln anzunehmen. Die am 1. Februar 1858 stattgehabte Generalversammlung beschlofs, das Darlehen im Betrage von 15 Mill. fl. CM. aufzunehmen, gleichzeitig auch das Aktienkapital — um dem § 28 der Konzessionsurkunde, gemäfs welchem die Kontrahierung eines Prioritätsanlehens erst nach erfolgter Einzahlung von 50 % des Aktienkapitals gestattet ist, gerecht zu werden — von 40 auf 24 Mill. herabzusetzen.

Damit war nun die Gesellschaft in der Lage, die konzessionierten Linien weiter auszubauen und sich mit den am 19. September 1857 bewilligten Vorarbeiten für eine Flügelbahn von Nyregyhaza nach Nameny zum Anschlufs an die von der Staatsverwaltung geplante Marmaroser Bahn (Nameny-Szigeth) sowie der Ausführung der Marmaroser Bahn selbst eingehend zu beschäftigen; die Staatsverwaltung beabsichtigte der Gesellschaft für diesen Fall die Verfrachtung und den Verschleifs von 800 000 bis 1 000 000 Zentner Salzes, mehrere Begünstigungen hinsichtlich des Bezuges von Brennholz, die käufliche Überlassung einiger Ärarialeisenwerke, sowie zur Bestreitung der Baukosten einen Staatsvorschufs von 5 Mill. fl. unter günstigen Rückzahlungsbedingnissen zuzusichern.

Gelegentlich der Konzessionsverhandlungen für die neuen Linien gelang es der Gesellschaft, noch mehrere Begünstigungen rücksichtlich der früher konzessionierten Strecken zu erwirken, für welche die a. h. Gen. am 8. September 1858 erfolgte. Die Linie Püspök-Ladany-Grofswardein (68,5 km) konnte am 24. April und Szolnok-Arad (153,4 km) am 25. Oktober 1858 dem Betrieb übergeben werden. Am 7. März 1860 erhielt die Gesellschaft die definitive Konzession für den Bau und Betrieb einer Lokomotivbahn in der Marmaros von den Salzgruben zu Sugatagh und Szlatina über Szigeth nach Gergely und von da nach Nyregyhaza, deren Vollendungstermin mit 31. Oktober 1862 festgesetzt war. Die Konzession beginnt am 1. Januar

1863 und gilt für 85 Jahre. Die Bedingungen für die Marmaroser Bahn waren dieselben, wie für die Theifsbahn; die Maximalsumme, von welcher ein $5^1/_5$ % Erträgnis gewährleistet, wurde mit 13,125 Mill. fl. festgesetzt; im übrigen sind alle Strecken rücksichtlich der Garantie als ein Ganzes zu behandeln.

Abermals sah sich die Gesellschaft aufser stande, die für die Vollendung ihrer Linien nötigen Geldmittel aufzutreiben, und abermals brachte die Staatsverwaltung die ersehnte Hilfe, indem sie der ersteren auf Grund eines Übereinkommens vom 26. März 1859 die 50 000 im Staatsbesitze befindlichen voll eingezahlten Eisenbahnaktien im Werte von 10 Mill. fl. gegen 5 % Prioritätsobligationen überliefs.

Als Entgelt für die vom Ärar übernommenen Bahnstrecken übergab die Gesellschaft der Staatsverwaltung weitere 5 Mill. Prioritäten, während sie den Restbetrag bar ausglich, insgesamt also 15 Mill. fl. in Prioritäten. Mit diesem Übereinkommen wurde die Gesellschaft der Verpflichtung, die Linie Pest-Miskolcz bis zum Jahre 1862 zu vollenden, enthoben, ferner das Inslebentreten der Zinsgarantie sofort nach Eröffnung der Strecke Miskolcz-Kaschau zugesichert, wogegen die für die Marmaroser Bahn in Aussicht gestellte Subvention zurückgezogen wurde.

Am 24. Mai 1859 konnte die Linie Debreczin-Miskolcz (144,7 km) und am 14. August 1860 Miskolcz-Kaschau (87,6 km) dem Verkehr übergeben werden. Die Annäherung der Theifsbahn an die Nordgrenze Ungarns zur Verbindung mit der Karl-Ludwig Bahn, gleichwie in östlicher Richtung, wurde nunmehr lebhaft erörtert. Im nächsten Jahre beschäftigt sich die Gesellschaft mit der Anlage von Zweigbahnen, insbesondere aber mit der Fortsetzung ihrer Linien nach Siebenbürgen; hierbei gab die Staatsverwaltung die Geneigtheit zu erkennen, die Gesellschaft von dem Bau der Marmaroser Bahn zu entheben, falls sie die geplante Siebenbürger Bahn durch eine kurze Zweiglinie mit den Salzmagazinen in Maros-Porto in Verbindung setze; dieses Projekt kam jedoch infolge der zwischen der Finanzverwaltung und der Gesellschaft eingetretenen Differenzen nicht mehr zustande.

Galizische Karl-Ludwig-Bahn. Im Jahre 1855, also bald nach Erlaſs des neuen Konzessionsgesetzes vom Jahre 1854, bildete sich, gleichwie in den meisten anderen Kronländern, in Galizien eine Gesellschaft zu dem Zwecke, um die Konzessionierung des ganzen galizischen Eisenbahnnetzes, wie es ursprünglich von der Staatsverwaltung in Aussicht genommen war, zu erlangen. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn konnte gegenüber den anderweitigen Bewerbungen um die östliche Staatsbahn, ihrer natürlichen Fortsetzung, nicht unthätig bleiben und war nun bestrebt, die in früheren Jahren vollzogene Kürzung ihrer Bahnlinien soweit als möglich wieder wett zu machen; sie regte daher bei der Staatsverwaltung die Frage an, ob diese „zum besseren Ineinandergreifen des Verkehrs nicht geneigt wäre, den Betrieb der östlichen Staatsbahn von Myslowitz und Oswiecim bis Krakau und Dembica, sowie die allmählich zur Vollendung gelangenden weiteren Strecken an die Nordbahngesellschaft gegen eine Grundrente zu verpachten, bezw. zu veräuſsern“, worauf der Bescheid unter dem 13. Februar 1856 erfloſs, daſs die Regierung wohl nicht auf eine pachtweise Überlassung des Betriebes der galizischen Bahnen, jedoch auf Unterhandlungen einzugehen gewillt sei, welche die Veräuſserung bezw. Konzessionierung der östlichen Staatsbahnen mit der gleichzeitigen Verpflichtung des Ausbaues der galizischen Strecken zum Zwecke hätten.

Ein hierauf abzielendes Übereinkommen wurde auch vereinbart, dessen Grundlagen in dem H. M. Erlaſs vom 29. April 1856[1]) ihren Ausdruck fanden.

---

[1]) a) Die auf 90 Jahre zu erlangende Konzession hätte die oben erwähnten Linien (von Myslowitz und Oswiecim bis Dembica, sowie die allmählich zur Vollendung gelangenden weiteren Strecken) mit den Zweigbahnen bei Szczakowa bis an die russisch-polnische Grenze, von Bierzanow nach Wieliczka und von Podleze nach Niepolomice, dann die Fortsetzung der Bahn von Dembica nach Rzezow, Jaroslau, Przemysl, Lemberg, ferner auch von Lemberg nach Brody zu umfassen, wobei die Nordbahn die bereits fertigen Linien und Bauten samt Zugehör um den Gestehungspreis übernimmt.

b) Die Nordbahn müsse sich verpflichten, die Flügelbahnen nach Wieliczka und Niepolomice längstens im Jahre 1856, die Hauptbahn von



Der Mitbewerb des galizischen Komitees hatte jedoch zur Folge, dafs die Wünsche beider Parteien nur teilweise in Erfüllung gingen, indem mit der a. h. E. vom 27. Mai 1856 die Strecke Oswiecim-Przemysl der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Linien Przemysl über Lemberg und Brody bis an die russische und über Czernowitz zur Moldauer Grenze der galizischen Gesellschaft übertragen wurden, wodurch somit deren ursprüngliche Pläne einschneidende Änderungen erlitten.

Die Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 27. Oktober 1856 stellte sich wohl mit der getroffenen Entscheidung zufrieden, als aber die endgültige Austragung dieser Angelegenheit sich bis zum Jahre 1857 verzögerte, in welchem die grofse Handelskrise hereinbrach, fafste eine neuerliche Vollversammlung am 20. Mai trotz der für die Erwerbung der neuen galizischen Linien bereits verausgabten beträchtlichen Summen den Beschlufs, „Se. Majestät ehrerbietigst zu bitten, die Gesellschaft von ihrem früheren Antrage, bezüglich der galizischen Bahn, gnädigst entbinden zu wollen“.

Auf Grund der a. h. E. vom 29. Juni 1857 erhielt die Nordbahn mit H. M. Erlafs vom 6. Juli 1857 den Bescheid, „dafs Se. Majestät sich nicht bestimmt gefunden, der Bitte um gänzliche Enthebung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft von der Übernahme der westgalizischen Eisenbahnstrecke Folge zu geben, dagegen den Handelsminister zu ermächtigen geruhten, im Einverständnisse des Finanzministers mit der Direktion der Nordbahn, sowie mit dem (inzwischen eingesetzten) Verwaltungsrate der Karl-Ludwig-Bahn wegen angemessener Teilung der westgalizischen Eisenbahnstrecke unter die beiden Unternehmungen neuerliche Verhandlungen zu pflegen.“

Die hierauf eingeleiteten Verhandlungen gestalteten sich jedoch wegen der ungünstigen Zeitverhältnisse äufserst schwierig.

Dem galizischen Komitee, welches inzwischen (Herbst 1856)

Dembica bis Lemberg bis 1. Juni 1861 und die Strecke von Lemberg bis Brody bis 1. Juni 1865 auszubauen und in Betrieb zu setzen.

c) Eine Garantie für ein gewisses Bahnbetriebserträgnis wird von seiten des Staates nicht erteilt.

die Tracierung der Linien Przemysl-Lemberg, später Lemberg-Brody und Lemberg-Czernowitz in Angriff genommen und bis nach Stanislau fortgesetzt hatte, gelang die Bildung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: Galizische Karl-Ludwig-Bahn, und es erfolgte am 3. März 1857 die Konzessionierung für den Bau und Betrieb der Linien:

a) von Lemberg nach Przemysl zum Anschlufs an die galizische Strecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (die Projektsvorlage erhielt im Mai d. J. die Genehmigung des Handelsministeriums);

b) von Lemberg über Brody an die russische Grenze;

c) von Lemberg in südlicher Richtung auf das rechte Dniesterufer, sodann auf eben diesem Ufer nach Czernowitz und bis an die moldauische Grenze;

d) von Przemysl auf das rechte Dniesterufer zur Verbindung mit der ad c) erwähnten Linie.

Im Falle der Zulässigkeit einer die Endpunkte der konzessionierten Bahnen verbindenden Eisenbahn wird den Konzessionären gestattet, selbst um die Konzession derselben anzusuchen, die ihnen mit Vorzug von anderen Bewerbern erteilt werden soll, wenn sie dieselben Bedingungen eingehen.

Die Bahnstrecke ad a) mufs bis letzten Dezember 1860, ad b) und c) bis letzten Dezember 1865 vollendet und dem Betriebe übergeben sein; der Vollendungstermin für die Linie ad d) wird nachträglich von der Staatsverwaltung festgesetzt. Es wird den Konzessionären gestattet, die Eröffnung der Strecke Lemberg-Przemysl erst 6 Monate nach der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ausgeführten Betriebseröffnung ihrer Strecke bis Przemysl zu bewerkstelligen.

Die Staatsverwaltung gewährleistet rücksichtlich der konzessionierten Bahnen ein jährliches 5¹/₅ %iges Erträgnis (5 % Zinsen und ¹/₅ % Amortisationsquote) von dem auf diese wirklich verwendeten und gehörig nachgewiesenen, für die ad a) bis c) erwähnten Linien die Maximalsumme von 55 Mill. nicht überschreitenden Anlagekapitale; für die Linie d) wird die Maximalsumme nachträglich von der Staatsverwaltung festgesetzt. Die Dauer des Privilegiums ist 90 Jahre, vom 1. Januar

1862 gerechnet. Nachdem nun einerseits durch den Nichtausbau der Nordbahnstrecke bis Przemysl den östlichen Linien die Isolierung drohte, andererseits das Kapital für diese Unternehmung nicht zu gewinnen war, so blieb die Ausführung dieser Konzession und damit das ganze Unternehmen in Frage gestellt; in dieser Zwangslage entschlofs sich die Gesellschaft zu einem Appell an den allerhöchsten Thron.

Zwischen der Staatsverwaltung und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn war auch am 27. Januar 1858 ein Übereinkommen bezüglich der Teilung der galizischen Linien zustande gebracht worden, und es erfolgte — um dem Königreiche Galizien die Vorteile des Ausbaues der dortigen Bahnstrecken sobald als möglich zukommen zu lassen und den Bittstellern einen neuerlichen Beweis der kaiserlichen Gnade zu geben, unter Beschränkung der Konzessionsurkunde vom 3. März 1857 auf die Linie Przemysl-Lemberg, wobei den Konzessionären bezüglich der Linien b) und c) der Vorzug vor anderen Bewerbern erteilt wird, — die Konzessionsurkunde vom 7. April 1858 für die Karl-Ludwig-Bahn, womit dieser

a) die bereits im Betriebe befindliche Staatseisenbahnstrecke von Krakau bis Dembica samt den Flügeln nach Wieliczka und Niepolomice;

b) die im Bau befindliche Strecke von Dembica nach Rzeszow; beide ad a) und b) erwähnten Strecken mit allem beweglichen und unbeweglichen Zugehör; ferner das Recht zum Ausbaue der ad b) angeführten Linie und

c) zum Baue einer von Rzeszow nach Przemysl zu führenden Lokomotiveisenbahn und zum Betriebe sämtlicher erwähnten Strecken für den Personen- und Sachentransport verliehen wird.

Die Konzessionäre treten mit dem 1. Januar 1858 in den Genufs der im Betriebe stehenden Eisenbahnen; sie sind verpflichtet, diese sowie die Flügelbahnen nach Wieliczka und Niepolomice zu vervollständigen, die Eisenbahnstrecken von Dembica bis Przemysl bis letzten Dezember 1860, die Strecke Przemysl-Lemberg bis zum letzten Dezember 1863 auszubauen und dem allgemeinen Verkehre zu übergeben.

Für die bereits im Betriebe stehenden Eisenbahnen von Krakau bis Dembica und die Flügelbahnen nach Wieliczka und Niepolomice mit Inbegriff des gesamten Fundus instructus an Fahrbetriebsmitteln, sowie für die im Bau befindliche Strecke von Dembica bis Rzeszow haben die Konzessionäre alle bis letzten Oktober entfallenden Kosten und Auslagen im Pauschalbetrage von 13189842 fl. CM. der Staatsverwaltung zu vergüten. Die Zahlung des Ablösungsbetrages hat in 10 gleichen Jahresraten zu erfolgen, wovon die erste Rate am 1. Januar 1863 fällig wird. Von diesem Termine angefangen, sind für die später fällig werdenden Raten und mit jeder Rate auch die stufenweise dreiprozentigen Zinsen des jeweiligen Kapitalrestes zu entrichten.

Die Staatsverwaltung gewährleistet schliefslich den Konzessionären für die überlassenen Eisenbahnen ein jährliches $5^1/_5$ prozentiges Erträgnis von dem auf diese wirklich verwendeten und nachgewiesenen Anlagekapitale.

Rücksichtlich der nunmehr geringeren Ausdehnung der Linien wurden das ursprünglich auf 40 Mill. fl. festgesetzte Aktienkapital auf 15 Mill. fl., daher die Beträge der Gründer und ursprünglichen Subskribenten auf $^3/_8$ des gezeichneten Aktienkapitals herabgesetzt. Am 1. Januar 1858 erfolgte die Konstituierung der Gesellschaft, deren Statuten bereits vom 1. August 1857 a. h. genehmigt waren.

Die Konzessionsurkunde vom 26. Juni 1858, womit die Staatsverwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die galizische Staatseisenbahn von der preufsischen Grenze bei Slupun bis Krakau und die Zweigbahn von Szczakowa bis an die russisch-polnische Grenze, dann die Flügelbahn von Trzebinia nach Oswiecim, mit Ausnahme des Fahrfundus instructus, sowie der dazu gehörigen Ausrüstungsgegenstände überantwortet, bestimmt, dafs die Dauer des mit der privilegierten Urkunde vom Jahre 1836 der Nordbahn-Gesellschaft erteilten Privilegiums auch bezüglich der hier in Rede stehenden Eisenbahnlinie sich blofs bis zum Jahre 1886 zu erstrecken habe; die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird als mit dem 1. Januar 1858 in den Genufs der ihr überlassenen Bahn-

strecken eingetreten erachtet; für die erwähnten Eisenbahnstrecken werden der Staatsverwaltung die bis letzten Dezember 1857 (laut Ausweis) aufgelaufenen Kosten und Auslagen in dem Pauschalbetrage von 5 108 907 fl. CM. vergütet; von dem auf die ehemalige Krakau-Oberschlesische Bahn entfallenden Ablösungsbetrage von 2 151 400 preufsischen Thalern oder 3 073 429 fl. CM., welche unter der obigen Pauschalsumme begriffen ist, hat die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die bis Ende 1857 bereits verfallenen Ratenzahlungen, 79 200 preufs. Thaler oder 113 142 fl. CM., binnen 4 Wochen nach Ausfertigung der gegenwärtigen Urkunde an die Staatszentralkasse zu bezahlen, während der Überrest von 2 072 200 preufsischen Thalern mit den Quoten vom Jahre 1858 beginnend nebst den entfallenden 4% bzw. $3^1/_2$% Zinsen in festgesetzten Raten und Fristen für Rechnung der österreichischen Staatsverwaltung an ein Wechselhaus in Breslau zu entrichten ist; der Gesellschaft wird bezüglich der in die überlassenen Eisenbahnen einmündenden Zweig- oder Fortsetzungsbahnen das Vorrecht eingeräumt. Am 1. August 1858 übernahm die Nordbahn den Betrieb auf diesen neuen Linien, für welche an späteren Rekonstruktionsauslagen 1,2 Mill. und für Fahrbetriebsmittel 1,9 Mill. fl. verausgabt wurden.

Mit Erwerbung der Linien fand die Nordbahn endlich den erwünschten Abschlufs in Krakau.

Aus strategischen Gründen hatte die österreichische Regierung den Anschlufs der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an die preufsischen Bahnen bei Oswiecim beharrlich abgelehnt; derselbe kam erst infolge des österreichisch-preufsischen Eisenbahnvertrages vom 23. Februar 1861 zustande, wornach sich die vertragschliefsenden Teile verpflichteten, den Bau von Eisenbahnen 1) von Neuberun nach Oswiecim; 2) von einem Punkte in der Gegend von Nikolai über Plefs nach Dziedzitz zu gestatten und zu fördern.

Die betreffenden Konzessionen, insofern sie österreichisches Gebiet betreffen, wurden am 31. Juli 1861 der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, bzw. am 24. Januar 1867 der Oppeln-Tarnowitzer-Eisenbahn-Gesellschaft verliehen.

Wir kommen nunmehr nochmals in Kürze auf die Karl

Ludwig-Bahn zurück. Die Gesellschaft, lediglich auf die Ausführung der Linie Krakau-Lemberg beschränkt, liefs nun die Vorarbeiten für die 87 km lange Strecke Rzszezow-Przemysl mit Benutzung der von seiten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ausgearbeiteten Bauprojekte in Angriff nehmen; nachdem nun weiter der Betrieb der Linie Krakau-Dembica nebst dem Flügel Wieliczka mit 1. August 1858 in eigene Regie übernommen worden war, konnte am 16. September d. J. die 4,6 km lange Flügelbahn Podleze-Niepolomice und am 15. November Dembica-Rzeszow (46,9 km) eröffnet werden; weiter wurden die Strecken Rzszezow-Przeworsk (36,8 km) am 15. November 1859, Przeworsk-Przemysl (50,1 km) am 4. November 1860, endlich Przemysl-Lemberg (97,8 km) am 4. November 1861 dem öffentlichen Verkehr übergeben, womit der Ausbau der konzessionierten Linien vollendet war.

Reichenberg-Zittauer Eisenbahn. Mit dem zwischen der k. k. österreichischen und der königl. sächsischen Regierung getroffenen „Übereinkommen vom 24. April 1853 wegen Herstellung einer Eisenbahn von Reichenberg nach Zittau“ welches am 9. Mai die a. h. G. erhielt, gestattete die österreichische Regierung der zu dem fraglichen Unternehmen im Königreiche Sachsen gebildeten Privat-Aktien-Gesellschaft die von Zittau bis an die sächsisch-österreichische Landesgrenze anzulegende Eisenbahn auf österreichischem Gebiete bis Reichenberg fortzuführen, welche jedoch binnen drei Jahren vom Tage der erteilten definitiven Konzession zu vollenden und in betriebsfähigen Zustand zu setzen ist. Die österreichische Regierung leistet auf die Dauer von 40 Jahren, vom Zeitpunkte der Betriebseröffnung an gerechnet, für eine Verzinsung des auf den Bau der Zittau-Reichenberger Bahn (soweit solche auf österreichischem Staatsgebiete gelegen) aufzuwendenden Kapitals mit jährlich 4% in nachstehender Weise Gewähr; nachdem über die Höhe des auf österreichischem Gebiete verwendeten Bauanlagekapitals der genügende Nachweis geliefert, wird von dem Brutto-Einkommen der Bahn ein Pauschalbetrag von 60% in Abrechnung gebracht; der Rest des so festgestellten Rein-

ertrages wird nach Maſsgabe des auf die beiderseitigen Bahnstrecken verwendeten Bauanlagekapitals repartiert, und wofern der für die auf österreichischem Gebiete gelegene Bahnstrecke hiernach ausfallende Reinertrag noch nicht 4% des verwendeten Bauanlagekapitals erreicht, der Fehlbetrag von der k. k. österreichischen Regierung vergütet. Die österreichische Regierung erteilt der Aktiengesellschaft die Zusage, einen anderen unmittelbaren Bahnanschluſs der Stadt Reichenberg an die sächsischen oder preuſsischen Eisenbahnen innerhalb eines Zeitraums von fünfundzwanzig Jahren, vom Tage der definitiven Konzession an gerechnet, weder selbst auszuführen, noch durch andere ausführen lassen zu wollen.

Die Dauer der Konzession wird auf 50 Jahre festgesetzt, nach deren Ablauf das Eigentum der auf österreichischem Gebiete gelegenen Strecke sogleich ohne Entgelt und unmittelbar an den österreichischen Staat übergeht. Sollte wider Erwarten innerhalb der Konzessionsdauer das Anlagekapital samt Zinsen zu 4% erweislich noch nicht wieder hereingebracht worden sein, so wird die österreichische Regierung den Unternehmern den ungeschmälerten Betrieb der Eisenbahn noch auf so lange überlassen, bis nebst der gedachten Verzinsung auch der Ersatz jenes Kapitals erfolgt sein wird.

Der österreichischen Regierung bleibt das Recht vorbehalten, nach Verlauf von 25 Jahren, vom Tage der erteilten Konzession an, das Eigentum der Bahn gegen Vergütung des ersten Bauanlagekapitals erwerben zu können. Auf Grund dieses Übereinkommens erhielt die Gesellschaft mit der a. h. E. vom 10. August und 19. September 1857 die unter dem 19. September 1857 ausgefertigte definitive Konzession für eine von Zittau nach Reichenberg zu führende Lokomotiv-Eisenbahn, soweit selbe auf österreichisches Gebiet fällt. Der Zittau-Reichenberger-Eisenbahn-Gesellschaft wird hiemit das ausschlieſsliche Recht, die von Zittau bis an die sächsisch-österreichische Landesgrenze anzulegende Lokomotiv-Eisenbahn auf österreichischem Gebiete bis Reichenberg fortzuführen und das Recht zum Betriebe dieser Eisenbahnstrecke für den Personen- und Sachentransport erteilt. Im

übrigen wurden alle Bestimmungen des österreichisch-sächsischen Staatsübereinkommens in die Konzessionsurkunde aufgenommen und, aufser den Leistungen für die Post- und Telegraphenverwaltung, das Militär, Staatsbeamte und Diener bezüglich der Tarife bestimmt, dafs für das Publikum keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung kommen dürfen, als auf den königlich sächsischen Staatsbahnen.

Mit dem genannten Übereinkommen war also eine Ertragsgarantie zum erstenmale grundsätzlich zugestanden und diese in der Konzession auch gewährt, obgleich eine solche allerdings früher und zwar bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft in Kraft trat. Von dem ermittelten Anlagekapital per 3,63 Millonen Thaler entfielen auf den österreichischen Teil 73,1 % oder 3,98 Mill. fl. und hievon die garantierten 4% Jahreszinsen mit 159 236 fl. Gold, deren Garantie mit Eröffnung der 26,5 km langen Linie Reichenberg-Zittau, wovon 21,2 km auf österreichischem Gebiet liegen, am 1. Dezember 1859 in Wirksamkeit trat.

Böhmische Westbahn. Der Plan, von Prag aus eine Bahn in westlicher Richtung und zwar nach Pilsen zu führen, stammt schon aus dem Jahre 1824; das drei Jahre später erwirkte Privilegium (siehe „Holz- und Eisenbahnen“ S. 26) gelangte jedoch nicht zur Ausführung; der Plan erhält erst eine festere Gestalt, als die Staatsverwaltung selbst diesen (1847) angeregt, und auf Grund des österreichisch-bayrischen Staatsvertrages von 21. Juni 1851 „bezüglich einer Verbindung des bayrischen Bahnsystems mit den k. k. Eisenbahnen in Böhmen“ eingehende Vorstudien vornehmen läfst. Mit dem Staatsvertrage vom 21. April 1856 übernimmt die österr. Regierung „die Verbindlichkeit der Herstellung einer Eisenbahn von Prag über Pilsen an die böhmisch-bayrische Grenze“, gegen den unmittelbaren Anschlufs an die bayrischerseits von Nürnberg nach Regensburg zu führende Eisenbahn; ferner erklärt sich die österreichische Regierung „geneigt, zur gelegenen Zeit eine Eisenbahn von Pilsen nordwärts über Eger an die bayrische Grenze herstellen zu lassen“, wogegen die bayrische Regierung den

gleichzeitigen Anschlufs der bayrischen Bahnen an die gedachte österreichische Bahn gestattet.

Zufolge der a. h. E. vom 6. Februar erhielt eine Gesellschaft am 17. August 1857 die Konzession für eine Eisenbahn von Prag nach Pilsen an die bayrische Grenze, nebst einer Zweigbahn von Pilsen nach Eger bis zur bayrischen Grenze, von Eger nach Karlsbad und von Pilsen nach Budweis; finanzieller Schwierigkeiten wegen konnte jedoch von dieser Konzession kein Gebrauch gemacht werden. Mit der a. h. E. vom 5. September 1859 wurde die von den Konzessionären eingebrachte Verzichtleistung angenommen und die Konzession für erloschen erklärt. Unter dem 8. September 1859 erhält die Prager Eisenindustrie-Gesellschaft im Vereine mit mehreren Privaten das ausschliefsliche Recht zum Baue einer Lokomotiv-Eisenbahn von Prag über Pilsen an die bayrische Grenze, welche bis Ende Juni 1862 zu vollenden und dem Betrieb zu übergeben ist, nebst der Zweigbahn von Hollaubkau nach Radnitz und Wegwanow und zum Betriebe dieser Strecken für den Personen- und Sachentransport, endlich das Vorrecht für eine von der Staatsverwaltung in strategischer, politischer oder kommerzieller Hinsicht für wichtig anerkannte, dieselben Punkte verbindende, sowie bezüglich einer von Pilsen nach Eger bis an die bayrische Grenze und von Pilsen nach Budweis zu bauenden Eisenbahn; die Konzessionäre sind verpflichtet, Grund und Boden sogleich für zwei Geleise einzulösen, das zweite Geleise aber erst zu legen, wenn der Rohertrag per österreichische Meile 160 000 fl. ö. W. überschreitet. Die Staatsverwaltung gewährleistet 5 % jährliche Zinsen von dem auf die Bahnlinie Prag-Pilsen-bayrische Grenze nebst der genannten Zweigbahn wirklich verwendeten, die Maximalsumme von 24 Mill. fl. ö. W. nicht überschreitenden Anlagekapital; überdies zur Amortisierung des Anlagekapitals noch ein jährliches Erträgnis von 0,2 % von eben diesem Kapital; sie begrenzt das Aktienkapital mit 8 Mill. fl., das der Prioritäts-Obligation mit 16 Mill. fl., bestimmt weiter die Höhe der Fahr- und Frachtpreise, sowie die Tarife für Militärtransporte.

Die Dauer der Konzession wird auf 90 Jahre festgesetzt.

Die ungünstigen Verhältnisse des Geldmarktes machten jedoch die Aufnahme eines Anlehens unmöglich, und es wurde in Gemäfsheit der a. h. E. vom 7. August 1860 das erneute Übereinkommen vom 23. Oktober 1860 genehmigt, wornach der ganze Bau und die Ausrüstung der Bahn einer Bauunternehmung um die Pauschalsumme von 24 Mill. fl. (12 Mill. fl. Aktien und 12 Mill. fl. in 5 % Silber Prioritäts-Obligation, worauf sich die Staatsgarantie nunmehr erstreckt), überlassen wird. Die Staatsverwaltung erteilt die Bewilligung, die festgesetzten Maximaltarife in Gold oder Silbermünze nach dem jedesmaligen Werte derselben in der Landeswährung einheben zu dürfen. In Erledigung des Direktionsgesuches vom 7. März wird nun mit H. M. Erlafs vom 18. Mai 1862 genehmigt, statt der Kohlenbahn Hollaubkau-Radnitz-Wegnanow, die Flügelbahn Chrast-Ober-Stupno, gegen gewisse Bestimmungen und Begünstigungen bei Berechnung der Frachtgebühr, herstellen zu dürfen. Auf Grund der a. h. E. vom 5. Dezember erfolgte mit Erlafs des k. k. Staatsministeriums vom 21. Dezember 1860 die Genehmigung der Statuten der k. k. privilegierten Böhm.-Westbahn, am 15. Oktober 1861 die Eröffnung der Strecke Skurnian-Landesgrenze, am 15. Juli 1862 der ganzen Hauptlinie zum Anschlufs an die bayrische Ostbahn, endlich am 2. April 1863 der Kohlenbahn Chrast-Radnitz.

Pest-Losoncz-Neusohler Eisenbahn. Diese ist wohl eine der originellsten Eisenbahnerscheinungen; sie wurde von einem rührigen Komitee ohne jeden Anspruch auf eine Staatsgarantie zu einer Zeit ins Leben gerufen, wo Kapital selbst für garantierte Bahnen nur schwer zu erhalten war. Anfang 1862 plante die Szt. Istvaner Steinkohlen-Gewerkschaft die Anlage einer Eisenbahn von Salgo-Tarjan sowohl südlich nach Pest als nördlich bis Neusohl. Die Gewerkschaft, welcher sich später mehrere Adelige anschlossen, erhielt unter dem 6. Mai 1862 die Bewilligung zu den Vorarbeiten und laut a. h. E. vom 19. Januar 1863 die definitive, auf 90 Jahre, vom Tage der Eröffnung der ganzen Linie Pest-Losoncz an gerechnete Konzession für eine Linie von Pest in der Richtung über Gödöllö, Aszod, Hatvan, Salgo-Tarjan, Fülek und Losoncz nach Neu-

sohl, wovon die Strecken Pest-Losoncz innerhalb drei und Losoncz-Neusohl innerhalb weiterer vier Jahre herzustellen sind; überdies wurde auch den Konzessionären bezüglich der Fortsetzung von Neusohl nach Oderberg das Vorrecht eingeräumt.

Mit Rücksicht auf die Anlehnung an die Gewerkschaft einerseits und die Bereitwilligkeit aller Grundbesitzer und Gemeinden andererseits, Grund und Boden zu dem billigsten Preise und gegen Aktien im Nominalwerte abzutreten, schien es keinem Zweifel zu unterliegen, dafs die Bahn in Betrieb gesetzt werden könnte, bevor noch ihre Papiere auf dem Markte untergebracht seien. Die Tracenbegehung fand am 1. Juli 1863 statt, und die Konzessionäre schritten an die Bildung einer Gesellschaft, welche infolge der im August d. J. stattgehabten Vereinigung, wo jede Gewerkschafts-Aktie à 100 fl. in zwei Eisenbahn-Aktien à 200 fl. konvertiert wurde, bis zur Genehmigung ihrer Statuten den Namen: k. k. privilegierte Pest-Losoncz-Neusohler-Eisenbahn-Steinkohlen-Gewerkschaft annahm. Das vorbereitende Komitee erhielt für seine Bemühungen 100000 fl. zugesprochen.

Mit Erlafs vom 18. August 1863 erklärt sich das Finanzministerium bereit, auf Grundlage der vereinbarten Bedingungen gegebenenfalls eine Staatsgarantie für den Betrag von 4,5 Mill. fl. Eisenbahn-Prioritäten zu erwirken; am 15. September fand die konstituierende Generalversammlung statt, und am 15. Oktober wurde der Bau begonnen.

Es gelang der Gesellschaft teils mit Hilfe der Zeichnungen, teils mit den aus dem Landesfonds vorgeschossenen Summen, bis Mitte 1864 die Grundeinlösung von Pest bis Salgo-Tarjan, sowie die Erdarbeiten für den Unterbau auf etwa 70 km durchzuführen; die Herstellungskosten für die Linie Pest-Losoncz (129 km) waren auf 7,4 Mill. fl. oder 57,350 fl. per km veranschlagt.

Schon in der Generalversammlung vom 11. Juni 1864, welche die Fortsetzung der Bahn bis Oderberg, dann von Fülek und Hatvan nach Miskolcz behufs Verbindung mit der Theifsbahn, sowie die Änderung der ursprünglichen Statuten beschlofs, traten Meinungsverschiedenheiten zu Tage.

Die Generalversammlung vom 1. Februar 1865 verlegte auf Grund der am 28. November 1864 genehmigten Statuten den Sitz der Gesellschaft nach Wien; an demselben Tage fand auch die erste Fahrt auf der fertig gestellten Strecke Pest-Steinbruch (5 km) statt, und man hoffte die Linie Pest-Hatvan am 1. August und Hatvan-Salgo-Tarjan am 1. Oktober d. J. dem Verkehr übergeben zu können.

Der an die Generalversammlung vom 30. Mai 1865 erstattete Verwaltungsbericht hebt noch die günstige Lage des Unternehmens hervor, jedoch schon kurze Zeit darauf mufste, trotzdem der Gesellschaft aus dem Notstandsanlehen ein Vorschufs von 400 000 fl. bewilligt war, und die ärarischen Werke die Schienenlieferungen für dieselbe auf Borg ausgeführt hatten, bei dem Zusammenbruche eines mit dem Unternehmen eng verbundenen Wiener Hauses und dem gänzlichen Mangel an Kredit, am 10. Juli 1865 der Konkurs der Gesellschaft in Pest angemeldet werden; sie war die erste österreichische Eisenbahn in Konkurs. Man warf der Direktion vor, mit den an der Spitze des Unternehmens stehenden Namen Mifsbrauch getrieben zu haben, verurteilte ihre ganze Gebahrung, was durch die folgenden „haarsträubenden Enthüllungen“ allerdings nicht entkräftet wurde; in höchst naiver Weise gestand die Leitung zu, dafs von den Ausgaben per 5,6 Mill. fl. 14% solche seien, für welche „ihrer Natur zufolge sich keine Belege beibringen liefsen“.

Alle Bemühungen, dem Unternehmen aus sich selbst wieder aufzuhelfen, blieben fruchtlos, bis sich die Regierung ins Mittel legte.

Mit einem Übereinkommen vom 10. September 1866 verwilligte sich die Staatsverwaltung nebst der weiteren Lieferung an Schienen und Eisenmaterial im Belaufe von etwa 1 Mill. fl., zur Vorstreckung von 1,8 Mill. fl. für den Ausbau der Bahn und 200 000 fl. zur Einlösung des ersten Coupons, sowie dazu, für diese und die ältere Forderung (1,2 Mill. fl.) neu auszugebende Silberprioritäten in Zahlung anzunehmen; hierauf erfolgte am 6. Oktober die Aufhebung des Konkurses.

Der Bericht des neuen Verwaltungsrates vom 3. November

1866 hebt hervor, dafs das mit der Staatsverwaltung zu stande gekommene günstige Übereinkommen auf dem Grundsatze beruhe, gegen Einziehung der früheren, anfangs 1864 zum Kurse von 85 % verausgabten Prioritäten, von welchen, wie es sich herausstellte, nur für 14 000 fl. wirklich verkauft waren, ein neues Anlehen in der Höhe von 5,2 Mill. als alleinige Schuld der Gesellschaft zu emittieren.

Der Staatsverwaltung wird hierauf der wärmste Dank für die Hilfeleistung ausgesprochen und gleichzeitig beschlossen die Namensänderung der Gesellschaft in: k. k. privilegierte ungarische Nordbahn nachzusuchen.

Alle Vorkehrungen zur raschen Vollendung der Bahn wurden getroffen, was um so geringeren Schwierigkeiten unterlag, als durch die fünfzehnmonatliche Bauunterbrechung kaum irgend welche Schäden verursacht wurden; am 5. Febr. 1867 erfolgte die a. h. E. bezüglich der Namensänderung der Gesellschaft, dann die Eröffnung der Strecke Pest-Paszto am 31. März und bis Hatvan (64,6 km) am 2. April; Hatvan-Salgo-Tarjan (58,4 km) wurde am 19. Mai 1867 dem Verkehr übergeben.

Alföld- und Donau-Adria-Bahn. In dem am 10. November 1854 in der „Wiener Zeitung“ veröffentlichten Eisenbahnnetz (s. S. 180) wird eine Linie von Szegedin über Maria-Theresiopel und Mohacs nach Essegg angeführt; diese blieb jedoch bis 1862 unberücksichtigt, in welchem Jahre ein Komitee ungarischer Grofsgrundbesitzer, durch englisches Kapital unterstützt, zusammentrat, mit der Absicht, die Konzessionsverleihung für eine Eisenbahn von Grofswardein über Czaba, Szegedin und Theresiopel an die Donau nebst Zweiglinien nach Szentes, Zombor und Baja anzustreben. Das Komitee erhielt am 29. März 1863 die Vorkonzession für diese Bahn mit dem ausdrücklichen Vermerk, dafs die Linie für militärische Zwecke erst dann wertvoll wäre, wenn sie mittelst eines Donauüberganges bis nach Essegg fortgesetzt und mit den dahin projektierten Bahnen in Verbindung gebracht würde. Die Durchführung der Vorarbeiten war eine so rasche, dafs die Tracenbegehung zwischen Czaba und Szegedin (90 km)

schon am 24. August 1863 stattfinden und die Unterbauarbeiten selbst, für welche die Regierung, um den Bewohnern Beschäftigung und Erwerb zu bieten, aus dem Notstandsanlehen ca. 400 000 fl. bewilligt hatte, bald darauf in Angriff genommen werden konnten.

Die Ausführung einer Donau-Adria-Bahn in der Richtung von Semlin nach Fiume war bereits mit a. h. E. vom 13. April 1863 grundsätzlich genehmigt, und die kroatisch-slavonische Hofkanzlei beauftragt, die erforderlichen Erhebungen im Einvernehmen mit den beteiligten Zentralstellen alsbald zu veranlassen, damit „die befürwortete Eisenbahn von Semlin nach Fiume und bezüglich Zengg, Essegg und Brod mit Rücksicht auf die für den Handelsverkehr des Reiches im allgemeinen anzuhoffenden Vorteile und auf die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer Abhilfe für die durch die dermalige Gestaltung der Handelsverhältnisse bedrängte Bevölkerung der Königreiche Kroatien und Slavonien insbesondere thunlichst bald zur Ausführung gelange“. Am 25. Mai 1863 erhielt eine belgische Gesellschaft die an keine Bedingungen und Rücksichtnahme auf allfällige Ansprüche anderer Gesellschaften geknüpfte Konzession zu den Vorarbeiten, bald hierauf aber ein Konsortium ungarischer Grofsgrundbesitzer ebenfalls die Vorkonzession für die Linie Grofswardein-Essegg-Fiume.

Diese beiden Konsortien vereinigten sich auf Wunsch des Ministeriums, wornach die auf Grund der im Oktober 1864 beendeten Vorstudien der Regierung vorgelegten Pläne genehmigt wurden.

Man erwartete allgemein, dafs die Regierung im Laufe der Session 1864/65 eine diesbezügliche Vorlage im Abgeordnetenhause einbringen werde, was jedoch nicht geschah, weshalb die Regierung über den Stand dieser Angelegenheit im Juni 1865 interpelliert wurde.

Inzwischen hatte das Konsortium der Alföldbahn den Beschlufs gefafst, die ganze Bahn nach ihrem ursprünglichen Plane herzustellen und zu diesem Behufe die Vorarbeiten auch für die Linie von der Donau bis Essegg und gegebenenfalls bis Fiume auszudehnen, wofür die Bewilligung am 3. Mai 1864

erteilt ward. Die unsicheren politischen Verhältnisse, die zwischen den verschiedenen Projektanten ausgebrochene Fehde, sowie die Rücksichten auf die Konzession der Südbahn, verursachten eine längere Stockung.

Das am 1. November 1866 in Arad für die Donau-Adria-Bahn eingesetzte Komitee berief am 10. Dezember eine Versammlung der Interessenten ein und erstattete Bericht. Eine Eisenbahn, hiefs es, von Arad über Grofs-Kikinda und Essegg nach Fiume „sei die geradeste Verbindung des Banates mit Fiume, dem Punkt, von dem allein das Aufblühen und die Hebung der Handelsverhältnisse unseres Landes bedingt ist; wird die Linie Arad-Alvincz-Buzau-Pafs ausgebaut, so werden zwei Meere, das Schwarze und Adriatische, auf dem kürzesten Wege mit einander verbunden, wodurch eine Welthandelslinie geschaffen ist." Eine Deputation bat Se. Majestät am 22. November um Subvention und Garantie für die Linie, eine zweite, dafs die Bahn über Temesvar geführt werde. Von einer Kapitalsbeschaffung war jedoch unter den damaligen Verhältnissen gar keine Rede.

Im Oktober 1866 schritt das Konsortium der Alföld-Bahn beim Ministerium neuerlich um Eröffnung der Verhandlungen für eine definitive Konzessionsverleihung für die Linie: Grofswardein-Czaba-Szegedin-M.-Theresiopel-Bezdan-Baranyvar nach Essegg ein, was insofern von Erfolg war, als die Regierung zur Fortsetzung der Unterbauarbeiten gemäfs a. h. E. vom 19. Dezember 1866 abermals die Summe von 800 000 fl. bewilligte. Die Begehung der Strecke Szegedin-Theresiopel fand am 15. Februar 1867 statt; es wurden jedoch die hier unternommenen Arbeiten im Mai 1868 abermals eingestellt, wobei die unliebsame Wahrnehmung zu Tage trat, dafs diese zu den hierauf verwendeten Summen in keinem Verhältnisse standen, und es blieb erst dem neugeschaffenen ungarischen Ministerium vorbehalten, die ganze Angelegenheit zu ordnen.

Eger-Asch und **Eger-Waldsassen.** Zum Zwecke des Anschlusses der Hof-Egerer und der Waldsassen-Egerer Eisenbahn an die böhmischen Eisenbahnlinien wurde der Staatsvertrag zwischen Österreich und Bayern vom 17. Juni 1863

abgeschlossen, demzufolge sich die beiden Regierungen verpflichten, den Bau der Eisenbahnstrecken

a) von Hof bezw. Oberkotzau über Asch und Franzensbad nach Eger;

b) von Eger an die böhmisch-bayrische Grenze bei Waldsassen zum Anschlusse an die bayrische Ostbahn zu gestatten und zu fördern.

Beide Regierungen erteilen jede für die in ihrem Staatsgebiete gelegene Strecke die Konzession zum Bau und Betriebe einer Lokomotivbahn für die ad a) erwähnte Linie dem zu Hof gebildeten Eisenbahn-Konsortium und für die ad b) erwähnte Linie der bayrisch-privilegierten Aktiengesellschaft der bayrischen Ostbahnen.

Die Festsetzung bezw. Genehmigung der Tarife und der Fahrordnungen bleibt, unbeschadet der in den Konzessionsurkunden diesfalls getroffenen besonderen Bestimmungen, der k. bayrischen Regierung vorbehalten, welche hierbei die Interessen des Verkehrs gehörig berücksichtigen wird; die Tarife und Transportbestimmungen sollen für die in den beiderseitigen Gebieten zu bauenden Eisenbahnstrecken nach vollkommen gleichen Grundsätzen festgestellt werden; überhaupt soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung bezüglich der Bewohner beider kontrahierenden Staaten kein Unterschied gemacht werden. Von den innerhalb des österreichischen Gebietes gelegenen Strecken sollen mit Ausnahme der Grundsteuer für die eingelösten oder sonst erworbenen Gründe und sonstigen Objekte keinerlei Steuern erhoben werden; sie bleiben daher von der Stempel- und Gebührenentrichtung rücksichtlich ihrer Bücher, Fahrkarten und sonstigen Schriften befreit.

In dem am selben Tage unterzeichneten Schlufsprotokoll wird von den seitens der österreichischen Regierung verliehenen Konzessionen für die Bahnstrecken von Eger an die Grenze bei Asch und von Eger an die Grenze bei Waldsassen, sowie seitens der k. bayr. Regierung an die Aktiengesellschaft der bayrischen Ostbahnen schon am 3. Januar 1862 verliehenen Konzessionsurkunde zum Bau einer Eisenbahn von

Schwandorf über Weiden nach Baireuth und Eger, endlich von der in Aussicht stehenden Übertragung der dem Hofer Eisenbahn-Konsortium verliehenen Konzession an die Stadtgemeinde Hof Kenntnis genommen.

Rücksichtlich des Vollendungstermins der Hof-Egerer Bahnstrecke wird vereinbart, dafs der Bau sogleich nach Genehmigung der Pläne allseitig in Angriff genommen und möglichst rasch durchgeführt werde, so dafs, wenn nicht eine gleichzeitige Eröffnung der beiden Strecken Hof-Eger und Waldsassen-Eger stattfinden könnte, doch jedenfalls die Strecke Hof-Eger in Jahresfrist nach der Vollendung der Waldsassen-Egerer Bahn gleichfalls dem öffentlichen Verkehr übergeben werden wird.

Die dem Eisenbahn-Konsortium zu Hof gemäfs a. h. E. vom 27. Mai am 4. Juni 1863 verliehene Konzession für die Eisenbahn von Eger bis zur bayrischen Grenze bei Asch verpflichtet die Konzessionäre, den Bau der Strecke spätestens binnen 3 Jahren, vom Tage der Genehmigung des Bauprojektes an gerechnet, zu vollenden und ordnungsmäfsig in Betrieb zu setzen; in Ansehung des Tarifes sind im allgemeinen für das Publikum keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung zu bringen, als für die bayrischen Staatseisenbahnen.

Die Dauer der Konsession wird auf 60 Jahre, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, festgesetzt, nach deren Ablauf das Eigentum der auf österreichischem Gebiete gelegenen Bahnstrecke samt allen unbeweglichen Zugehörungen ohne Entgelt lastenfrei und unmittelbar an den österreichischen Staat übergeht. Sollte innerhalb dieser Konzessionsdauer der Reinertrag nicht zureichen, das Anlagekapital samt Zinsen zu tilgen, so verbleibt den Konzessionären der ungeschmälerte Betrieb der Bahn auf so lange, bis nebst der Verzinsung auch der Ersatz des Kapitals erfolgt ist. Der österreichischen Staatsverwaltung bleibt aber auch das Recht vorbehalten, diese Bahnstrecke zu jeder Zeit nach vorausgegangener halbjähriger Kündigung gegen Erlag der Anlagekosten nebst den etwa rückständigen Zinsen hiervon in Silber einzulösen.

Fast gleichlautend mit der vorstehenden ist die der k.

privilegierten Aktiengesellschaft der bayrischen Ostbahnen gemäfs der a. h. E. vom 13. April am 4. Juni 1863 verliehene Konzessionsurkunde zum Bau und Betriebe einer Lokomotiveisenbahn von Eger bis zur bayrischen Grenze bei Waldsassen, zum Anschlufs an die bayrische Ostbahn; es wird hier bezüglich des Tarifes festgestellt, dafs für das Publikum keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung kommen, als für die bayrische Ostbahn, und dafs der mit der Aktiengesellschaft der böhmischen Westbahn unterm 20. August 1862 vereinbarte Tarif für Kohlentransporte sofort in Wirksamkeit zu setzen sei.

Die Eröffnung der Linie Eger-Reichsgrenze (Waldsassen), 6,8 km, erfolgte am 15. Oktober und der Linie Eger-Asch-Reichsgrenze (Selb), 29,6 km, am 1. November 1865.

Eger-Voitersreuth. Nachdem mit der a. h. E. vom 13. April 1863 die Bewilligung erteilt wurde, dafs von der k. sächsischen Regierung der Bau einer Eisenbahn von Eger über Franzensbad bis zur Reichsgrenze bei Voitersreuth, unter Vorbehalt des abzuschliefsenden Staatsvertrages, in Angriff genommen werden könne, erfolgte die Unterzeichnung dieses Staatsvertrages am 30. November 1864, zum Zwecke des Anschlusses an die böhmischen Eisenbahnlinien.

Demgemäfs verpflichtet sich die k. sächsische Regierung, auf ihre Kosten eine Eisenbahn von dem sächsichen Voigtlande aus in der Richtung über Brambach, Schönberg, Voitersreuth und Franzensbad nach Eger, zum Anschlufs an die von der bayrischen Ostbahngesellschaft herzustellende Strecke Waldsassen-Eger zu erbauen und zu betreiben.

Der Bau dieser Linie ist spätestens binnen 3 Jahren, vom Tage der Genehmigung des Bauprojektes an gerechnet und längstens bis zum Schlusse des Jahres 1866 zu vollenden und der Betrieb zu beginnen; die Festsetzung der Tarife und der Fahrordnung bleibt der k. sächsischen Regierung vorbehalten, welche jedoch für das Publikum nicht ungünstiger sein dürfen, als auf den im Königreiche Sachsen befindlichen Staatsbahnen.

Die Dauer der von der österreichischen Regierung zum Betriebe der Bahn erteilten Konzession wird auf 60 Jahre,

vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, festgesetzt, nach deren Verlauf das Eigentum der auf österreichischem Gebiete gelegenen Bahnstrecke samt allen unbeweglichen Zugehörungen ohne Entgelt lastenfrei und unmittelbar an den österreichischen Staat übergeht.

Die Eröffnung der 19,6 km langen Strecke Eger-Voitersreuth-Reichsgrenze erfolgte am 1. November 1865.

Es wäre hier noch der am 18. September 1863 an zwei Private erfolgten Konzessionierung der

Weifskirchen-Silleiner Eisenbahn Erwähnung zu thun; diese sollte von einem Punkte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zwischen Leipnik und Weifskirchen ausgehen und in der Richtung über Wsetin, den Lissapafs nach Puchow an der Waag und von hier nach Sillein führen. Am 17. März 1865 schritten die Konzessionäre beim Ministerium ein, den Termin für den Beginn des Baues (18. März 1865) auf 3 Monate zu verlängern, welchem Ansuchen auch Folge gegeben wurde. Mit spärlichen Kräften begannen die Arbeiten im Juni auf dem Territorium des Gutes Wsetin, konnten jedoch nicht weiter fortgesetzt werden. Vor Verstreichung der Frist für die Vollendung der Strecke Weifskirchen-Puchow (18. September 1867) wurde neuerdings um eine Erstreckung auf 3 Jahre angesucht, die ebenfalls mit a. h. E. vom 24. Oktober 1867 genehmigt wurde, mit deren Ablauf die Geschichte dieser Bahn schliefst. Ferner sei die

Wiener-Neustadt-Grammat-Neusiedl-Bahn erwähnt, welche das Gebiet der niederösterr. Mühlen- und Spinnerei-Industrie durchziehen sollte; sie wurde am 30. September 1864 konzessioniert, worauf mit a. h. E. vom 4. Oktober 1865 die erste, mit a. h. E. vom 31. Oktober 1866 die zweite zwölfmonatliche Fristerstreckung für die Inangriffnahme des Baues erfolgte; im Juni 1869 wurde die Konzession zurückgelegt.

Turnau-Kraluper Eisenbahn. Grofsgrundbesitzer und Industrielle Böhmens regten schon im Herbst 1856 die Herstellung einer kürzeren Verbindung zwischen Reichenberg und Prag an; die 23 Gründer ernannten einen Ausschufs, welchem

die Aufgabe zufiel, technische und kommerzielle Erhebungen betreffs folgender drei Linien pflegen zu lassen:

a) von Turnau über Jungbunzlau nach Prag;

b) von Turnau über Jungbunzlau und Melnik nach Berkowic;

c) von Turnau über Jungbunzlau nach Kralup zum Anschlufs an die nördliche Staats- und die Buschtehrader Eisenbahn, worauf am 25. Oktober 1857 die letzte der Linien zur Ausführung gewählt wurde. Die ungünstigen Zeitverhältnisse verzögerten diese Angelegenheit, und da das Komitee der Ansicht war, die Konzession für die Bahn nicht selbständig durchführen zu können, beschlossen die Gründer am 24. Februar 1861, die Buschtehrader Eisenbahngesellschaft einzuladen, die geplante Linie als Ergänzung ihres Netzes zu bauen. Die Generalversammlung der letztgenannten Bahngesellschaft lehnte jedoch am 15. Februar 1862 dieses Ansinnen ab, und es trat sodann das Gründungskomitee selbständig als Bewerber für die Konzession auf.

Mit der Konzessionsurkunde vom 28. August 1863 wird den Konzessionären das Recht zum Bau und Betriebe einer Lokomotivbahn von Turnau in der Richtung über Jungbunzlau nach Kralup, zur Verbindung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn mit der nördlichen Staatseisenbahn und mit der Buschtehrader Bahn verliehen; ferner für eine Zweigbahn der Turnau-Kraluper Bahn in der Richtung nach Prag das Vorrecht vor dritten Bewerbern eingeräumt. Der Bau der Hauptbahn mufs binnen einem Jahre, vom Tage der Konzessionserteilung an, begonnen und binnen 3 Jahren vollendet und dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Die Dauer der Konzession wird auf 90 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Mit dem Tage des Erlöschens der Konzession tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigentum der Bahn und des sämtlichen unbeweglichen Zugehörs. Die Höhe der Fahr- und Frachtpreise darf per österreichische Meile bei Reisenden I. Kl. 36 kr., II. Kl. 27 kr., III. Kl. 18 kr. ö. W. nicht übersteigen. Bezüglich der Güter und Waren aller Art wird den Konzessionären das Recht der freien Tarifbestimmung

unter der Bedingung eingeräumt, dafs der Frachtsatz per Zentner und Meile 4 kr. ö. W. nicht überschreitet.

Die Tarifgebühren dürfen in Gold- oder Silbermünze, jedoch stets nach dem jedesmaligen Werte derselben, in der Landeswährung eingehoben werden. Der Staatsverwaltung bleibt vorbehalten, in Fällen aufserordentlicher Teuerung der Lebensmittel im Inlande die Frachtpreise für Nahrungsgegenstände bis auf die Hälfte der für die böhmische Westbahn fixierten Maximalpreise herabzusetzen.

Die Militärtransporte müssen nach dem zwischen dem Kriegsministerium und den Verwaltungen der österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Südbahn, der Kaiserin Elisabeth-Bahn, der galizischen Karl Ludwig-Bahn, der Theifs-Bahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn unterm 10. Dezember 1860 abgeschlossenen Übereinkommen besorgt werden.

Am 8. November 1863 traten die Gründer alle ihre Rechte und Verbindlichkeiten an ein Konsortium von Adeligen und Industriellen ab, welches eine Aktiengesellschaft bildete, deren Statuten gemäfs der a. h. E. vom 29. März unter dem 23. Mai 1864 genehmigt wurden.

Die Herstellung der Unter-, Ober- und Hochbauten wurde einer Bauunternehmung für den Pauschalbetrag von 4,825 Mill. fl. übertragen mit der Verpflichtung, dieselben bis Ende 1865 zu vollenden.

Der Bau begann im Frühjahr 1864, und es erfolgte die Eröffnung der Hauptlinie Turnau-Kralup, 85,9 km, am 16. Oktober 1865.

Lemberg-Czernowitzer Bahn. Die dem galizischen Komitee der Karl Ludwig-Bahn mit a. h. E. vom 27. Mai 1856 (s. S. 277) verliehene Konzession umfafste auch die Linie von Lemberg über Czernowitz zur Moldauer Grenze, welcher Plan jedoch infolge der 1857 hereingebrochenen europäischen Krise trotz der günstigen Konzessionsbedingungen nicht zur Ausführung kam; das Komitee sah sich demnach genötigt, dieses Projekt fallen zu lassen und sich auf die Linie bis Lemberg zu beschränken.

Der Unternehmungsgeist war ein äufserst gedrückter, denn

seit dem Bau der Karl Ludwig-Bahn war thatsächlich keine andere als die Böhmische Westbahn zu stande gekommen.

Im Jahre 1863 traten mehrere von der Rentabilität der Lemberg-Czernowitzer Linie überzeugte Männer zusammen und nahmen den Plan auf; die Karl Ludwig-Bahn begab sich für einen bestimmten Termin bereitwillig ihres Vorzugsrechtes zu Gunsten der neuen Bewerber, welche, die Unmöglichkeit der Geldbeschaffung im Inlande einsehend, sich nach England wandten.

Am 5. Oktober 1863 brachte das Ministerium eine Vorlage für die Begünstigungen der Unternehmung der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn im Reichsrate ein, die sich jedoch keines allseitigen Entgegenkommens erfreute.

Die Konzession — die erste, welche zur verfassungsmäfsigen Behandlung vor beide Häuser des Reichsrates gelangte — beruht auf dem Gesetze vom 11. Januar 1864. Abweichend von der gewöhnlichen Garantieleitung mit 5,2 % des Anlagekapitals wird hier ein jährliches Reinerträgnis von 1,5 Mill. fl. ö. W. Silber vom Tage der Eröffnung des Betriebes für die Dauer der Konzession zugesichert unter Festsetzung des zu tilgenden Kapitals mit 29 Mill. fl. ö. W. Silber.

Die Konzessionsurkunde vom gleichen Datum (11. Januar 1864), erteilt den Konzessionären das Recht zum Bau und Betrieb einer an die k. k. privilegierte galizische Karl Ludwig-Bahn anschliefsenden Lokomotiveisenbahn von Lemberg nach Czernowitz in der Richtung über oder nahe an Wybranowka, Halicz, Stanislau und Kolomea; die Bauarbeiten sollen im Verlaufe von einem Jahre — vom Tage der Ausfertigung der gegenwärtigen Konzessionsurkunde gerechnet — begonnen und binnen 3 Jahren vollendet werden; sobald eine Eisenbahn von Przemysl oder aus Ungarn nach Stry erbaut sein wird, können die Konzessionäre verpflichtet werden, einen Schienenweg von Stry zum Anschlufs an die Linie Halicz-Stanislau binnen 2 Jahren herzustellen.

Die festgesetzten Fahr- und Frachtpreise nebst Ausnahmstarifen für Getreide, Holz, Kohle, Erze, Eisenflossen und Bausteine können in inländischer Gold- oder Silbermünze bemessen,

müssen jedoch mit Berücksichtigung des Kurswertes in der Landeswährung eingehoben werden; eine entsprechende Herabsetzung derselben steht der Staaatsverwaltung zu, wenn der Reinertrag 10 % der Kapitalssumme überschreitet.

Bezüglich der Militärtransporte und für Fälle aufserordentlicher Teuerung gilt hier dasselbe wie für die Turnau-Kraluper Bahn.

Die Dauer der Konzession wird mit 90 Jahren vom Tage der Eröffnung der ganzen Bahnstrecke bestimmt; mit dem Erlöschen der Konzession tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigentum und den Genufs der Bahn und des sämtlichen Zugehörs.

Es wurde nun mit einem englischen Bauunternehmer, der gleichzeitig Mitkonzessionär war, ein Bauvertrag abgeschlossen, hierauf eine Limited Company in England gebildet und diese nach erfolgter Aktieneinzahlung von 25 % auf Grund der am 25. Mai 1864 genehmigten Statuten in eine österreichische Gesellschaft unter dem Namen: k. k. privilegierte Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn umgewandelt; ihre Konstituierung erfolgte am 3. Juni 1864. Der Bauunternehmer war verpflichtet, für die Pauschalsumme von 24,5 Mill. fl. Silber die Bahn, ausgenommen die Hochbauten und den Fahrfundus, vollständig herzustellen und auszurüsten, die Vorauslagen, 6 % Interkalarzinsen und Amortisationskosten während der Bauzeit zu bestreiten und für den genannten Betrag 12 Mill. fl. ö. W. in 5 % Prioritäten im Nennwerte in Zahlung zu nehmen.

Die Vorbereitungen zum Bahnbau wurden noch im Winter 1864/65 eingeleitet, der Bau selbst im Jahre 1865 gleichzeitig an 27 Punkten begonnen und trotz der Kriegsereignisse die ganze Linie Lemberg-Czernowitz (266,6 km) am 1. September 1866 dem Verkehr übergeben.

Der von der Generalversammlung am 30. Mai 1865 bereits gutgeheifsene Plan, die Bahn bis nach Odessa fortzusetzen, fand auch in Rufsland, wenigstens anfänglich, eine gute Aufnahme, mufste jedoch später fallen gelassen werden, da die Bahnführung durch Podolien zum Anschlufs an eine von Lemberg ausgehende Linie befürwortet wurde; infolge dessen bewarb sich die

Gesellschaft um die Konzession zur Fortsetzung der Bahn an die moldauische Grenze, und zwar von Czernowitz nach Suczawa, welche auch am 15. Mai 1867 erteilt wurde. Der Staat gewährleistete hierfür ein jährliches Reinerträgnis von 700 000 fl. ö. W. Silber und bestimmte die Konzessionsdauer mit 90 Jahren. Gemäfs der am 31. Oktober 1868 neuerdings genehmigten Statuten führt die Gesellschaft den Namen: K. k. privilegierte Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft.

Die Bauausführung auch dieser Linie wurde im Pauschalwege für 10 Mill. fl. Silber, wovon die Hälfte in 5 %igen Prioritäten zu erlegen ist, demselben Bauunternehmer übertragen und die 89,9 km lange Linie Czernowitz-Suczawa-Reichsgrenze am 28. Oktober 1869 eröffnet.

Denkschrift vom Jahre 1864.

Die im Jahre 1841 von der Staatsverwaltung angeregte Anlage von Eisenbahnen wurde zum gröfsten Teile von ihr selbst vollführt; sie liefs weiter im Jahre 1854 den (am 1. Juli allerhöchst genehmigten) Plan eines Eisenbahnnetzes für die ganze Monarchie (s. S. 180) entwerfen, von welchem anfangs der 60er Jahre der überwiegende Teil entweder vollendet, oder wenigstens gesichert war. Die mit dem Jahre 1856 begonnene Überspekulation ernüchterte das Publikum, machte das Ausland mifstrauisch und liefs später eine fast gänzliche Erschöpfung der finanziellen Kräfte zurück; es kam die europäische Geldkrise von 1857 — nur das thatkräftige Eingreifen der Regierung, welche für je 10 Mill. fl. Kaiserin Elisabeth-Bahn- und Theifsbahn-Aktien ankaufen liefs, beugte weiteren Entwertungen vor — und deren Nachwirkungen, dann das Jahr 1859 mit seinen politischen Ereignissen, so dafs der Eisenbahnbau einem völligen Stillstand entgegenging, was wenige Ziffern klarstellen; es betrug der Zuwachs an Eisenbahnen, von welchen die Pest-Losonczer und die Alföldbahn als sog. Notstandsbauten mit Staatsunterstützung in Angriff genommen werden mufsten, in der ganzen Monarchie im Jahre 1856 noch 303 km, in den darauffolgenden Jahren 531 bezw. 725, 414, 559, 475, 245, im Jahre 1863 blofs 197 und 1864 gar nur 38 km.

Der Druck der allgemeinen Verhältnisse hemmte die Industrie im Westen der Monarchie, während die Landwirtschaft im Osten unter den wechselnden Ernteergebnissen und dem Mangel einer stetigen Ausfuhr litt; es fehlten einerseits Kapital und Unternehmungsgeist, andererseits billige Verkehrswege. Nicht nur der Regierung, die vom besten Willen beseelt war, sondern auch allen Teilen des Reiches drängte sich das Bedürfnis nach einer weiteren Entwicklung der Verkehrsmittel auf, und Reich und Länder prüften ernstlich die allenthalben auftauchenden Pläne; so hatte der böhmische Landesausschuſs, um über das aus Landesmitteln zu subventionierende Eisenbahnnetz zu beraten, ein Komitee eingesetzt, welches folgende Linien in Vorschlag brachte:

a) von Prag durch das südliche Böhmen nach Wien und die Verbindung dieser direkten Linie mit Budweis;

b) von einem Punkte dieser Linie nach Westen über Pilsen und Eger nach Karlsbad;

c) eine Nordwestbahn entlang des Erzgebirges zur Verbindung Egers mit der nördlichen Staatsbahn;

d) eine direkte Verbindung der Turnau-Kraluper Eisenbahn mit Prag;

e) von Tetschen gegen Zittau;

f) eine südöstliche Linie von Pardubitz gegen Iglau mit einer Zweigbahn nach Budweis;

g) eine Verlängerung der Pardubitz-Reichenberger Bahn nach Schatzlar und Waldenburg in preuſsisch Schlesien; ferner Linien zur Verbindung von Budweis und Taus, sowie von Klattau und Pilsen; doch wären diese letzteren nicht zu subventionieren.

Diesen Plänen gegenüber verhielt sich die Regierung jedoch ablehnend, indem sie darauf hinwies, daſs Eisenbahnen nicht vom Standpunkte eines Landes, sondern nach den Bedürfnissen des groſsen Handelsverkehrs einzurichten, also auch die Garantieen nicht von den Landtagen, sondern vom Gesamtreiche zu gewähren seien. Diese Linien wären übrigens schon wiederholt zur Sprache gekommen, und würden, falls sie als nötig erachtet, auch eine Staatssubvention erhalten.

Auf solche Weise hatte sich im Ministerium ein reiches Material von Projekten gesammelt, doch waren diese Projekte nur zur häufig vom einseitigen oder örtlichen Standpunkte aufgefaſst, und es erschien „zur Vermeidung einer schädlichen Zersplitterung von Zeit und Geld nötig, daſs der Ausbau des österreichischen Schienennetzes nach einem bestimmten System vorgenommen werde, da ein planloser Vorgang nicht zum Ziele führe, vielmehr vom Übel sei."

Das k. k. Ministerium für Handel und Volkswirtschaft unterzog sich der dankenswerten Aufgabe, alles Material zu sichten, dieses einheitlich und organisch zusammenzufassen und in einer in der zweiten Hälfte 1864 erschienenen „Denkschrift zu dem Entwurfe eines neuen Eisenbahnnetzes der österreichischen Monarchie" zu veröffentlichen, in welche „die vom national-ökonomischen, handelspolitischen und strategischen Standpunkte wichtigsten noch zu errichtenden Linien aufgenommen wurden", deren Feststellung im Interesse der Gesamtmonarchie liegt[1]).

---

[1]) Die Aufzählung der einzelnen Linien (und deren beiläufige Länge) erfolgt vorerst ohne Rücksicht auf ihre gröſsere oder geringere Wichtigkeit in der geographischen Reihenfolge von Nordwesten ab:

Wien-Budweis (26,5 Meilen), Budweis-Pilsen (16,0 Meilen), Pilsen-Karlsbad (10,0) Karlsbad-sächs. Grenze (4,0 Meilen), zusammen 56,5 Meilen, „hätten die Lücke auszufüllen, welche im österr. Eisenbahnsystem von Wien aus in der Richtung gegen Nordwesten dermalen noch besteht." Indem die Linie Wien-sächs. Grenze den Kohlenwerken des Pilsener Beckens „neue Absatzquellen erschlieſst, kommt sie gleichzeitig der Industrie längs der ganzen Linie durch die billigere Zufuhr ganz vorzüglichen Brennstoffes zu Hilfe. Nach Wien wird die Pilsener Kohle gegenwärtig auf dem 78 Meilen langen Umwege durch Bayern über Furth und Passau gebracht"; sie kürzt auch „den Weg zwischen Wien und Leipzig im Entgegenhalte zu dem gegenwärtigen über Bodenbach um 13 Meilen" ab, und bildet „zugleich die kürzeste Verbindungslinie mit dem gedachten Handelsplatze und dem nordwestlichen Teile Deutschlands".

Im Zusammenhange mit dieser Hauptlinie stehen mehrere Abzweigungen:

Horn-Znaim (50 Meilen), Znaim-Iglau-Pardubitz (21,5 Meilen), Znaim-Brünn-Prerau (18,0 Meilen), zum Anschlusse an die nördliche

Indem das Ministerium diese Denkschrift nicht bloſs allen Handels- und Gewerbekammern, sondern auch den Eisenbahn-

---

Staatsbahn, die südnorddeutsche Verbindungsbahn und an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Budweis-Prag (20,0 Meilen), welche eine direkte Verbindung zwischen Wien und Prag herstellt.

Schwadowitz-Königshain (8,0 Meilen). Der Ausbau des Schwadowitzer Flügels der südnorddeutschen Verbindungsbahn und dessen Anschluſs an die preuſsisch-schlesischen Bahnen liegt im allgemeinen Interesse.

Jungbunzlau-Rumburg (11,0 Meilen), Prag-Neratowitz (3,5 Meilen), zum weiteren Anschluſs an die sächsischen Bahnen und Einbeziehung der industriereichen Bezirke von Böhmisch Leipa, Warnsdorf und Rumburg in das österr. Eisenbahnnetz.

Prag-Karlsbad-Eger (24,5 Meilen), Teplitz-Komotau-Karlsbad (11,0 Meilen), zum Anschlusse an die in Eger mündenden Bahnen aus Sachsen und Bayern und zur Verbindung zwischen den nordöstlichen und den nördlichen Teilen der Monarchie einerseits und Mitteldeutschland, sowie Frankreich andererseits. Damit im Zusammenhange steht die Fortsetzung der Auſsig-Teplitzer Bahn von Teplitz über Komotau nach Karlsbad.

Linz-Budweis (12,0 Meilen). Die Umwandlung der Linz-Budweiser Pferdebahn für den Lokomotivbetrieb obliegt der Kaiserin Elisabeth-Bahn, vertragsmäſsig vor Ablauf des Privilegiums dieser Pferdebahn, das ist bis 7. September 1874.

Bruck a./M.-Leoben-Steyer-Haag (19,0 Meilen), welche eine um 28 Meilen kürzere Verbindung der Südbahn mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn herstellen würde, von der vorerst die Strecke Bruck nach Leoben event. Vordernberg in Ausführung zu bringen wäre, um den dortigen Eisenwerken die wohlfeilere Zufuhr der zur Eisenfabrikation als ganz vorzüglich erkannten Fünfkirchener Kohle zu ermöglichen. (Die Konzessionsbestimmungen (§§ 23—25) der Südbahngesellschaft räumen dieser ein Vorrecht auf alle Flügel- und Fortsetzungsbahnen ihrer Linien ein, oder beschränken die Anlage solcher Bahnen.)

Braunau-Neumarkt (7,25 Meilen), zum Anschlusse an die bayrischerseits von München nach Braunau projektierte Bahn, welche die Verbindung zwischen Wien und München gegen jene via Salzburg um $6^1/_2$ Meilen abkürzt.

Salzburg-Rattenberg (24,0 Meilen), über Hallein, St. Johann, Mittersill, hat eine auf österr. Gebiete befindliche Verbindung Wiens und des nördlichen Teiles der Monarchie mit Tirol und Vorarlberg zum Zwecke.

Innsbruck-Imst-Feldkirch-Dornbirn (23,5 Meilen), eine vom handelspolitischen Standpunkte sehr wichtige Linie zum Anschlusse an die

verwaltungen zugehen liefs, um die verschiedenen Gutachten zu vernehmen, betrachtete es ausdrücklich, „diesen Entwurf

---

projektierte Abzweigung der vereinigten Schweizer Bahn und an jene der Bodensee-Gürtelbahn, um den Anstrengungen entgegenzutreten, die schon längere Zeit gemacht werden, um den Verkehr zwischen der Schweiz und Süddeutschland einerseits und dem Oriente andererseits auf die italienischen Bahnen zu lenken und auf diese Weise Österreich ganz zu umgehen. Diese Bahn hat aber noch ein spezielles Interesse für Österreich, indem durch selbe das gewerbreiche Vorarlberg in unmittelbare Verbindung mit dem Herzen der Monarchie gebracht würde.

Imst-Vils (80 Meilen), zum Anschlusse an eine von Kempten nach Füssen in Bayern zu bauende Bahn, welche die kürzeste Verbindung zwischen Süddeutschland und dem adriatischen Meere herstellt.

Brixen-Villach (26,0 Meilen), ein wichtiges Mittelglied im Zuge der oben angeführten Schienenverbindungen zwischen dem östlichen und südlichen Teile der Monarchie einerseits und Tyrol und der Schweiz andererseits.

Villach-Udine (15,0 Meilen) mit Rücksicht auf den schweizerischen und süddeutschen Verkehr im Interesse Triests und auch vom militärischen Standpunkte aus wichtig.

Mantua-Borgoforte (1,5 Meilen) wird dann notwendig, wenn der Anschlufs einer von der zentral-italienischen Bahn abzweigenden und an den Po führenden Linie in Aussicht steht.

Locara-Legnago (4,5 Meilen) zur Vervollständigung der Kommunikation im venetianischen Festungsvierecke vom militärischen Standpunkte dringend notwendig, jedoch auch im volkswirtschaftlichen Interesse wünschenswert.

Rovigo-Pontelagoscuro am Po (3,0 Meilen) als Fortsetzung der soeben im Bau begriffenen Linie Padua-Rovigo an den Po behufs direkter Verbindung der österr. Monarchie mit Mittel- und Unteritalien.

Szegedin-Esseg (20,5 Meilen), Esseg-Sissek (25,5 Meilen), Sissek-Karlstadt (9,75 Meilen), Karlstadt-Fiume (17,5 Meilen) zusammen 73,25 Meilen zur Einbeziehung Fiume's in das österr. Bahnnetz, welche Seestadt seit Eröffnung der Sissek-Steinbrücker Eisenbahn in kommerzieller Hinsicht von dem gröfseren Teile der Monarchie isoliert wurde. Es empfiehlt sich im Interesse Fiumes vor allem die Zustandebringung der Linie Fiume-Karlstadt, welche die Verbindung der reichsten Getreidegegenden Ungarns und des Banates auf dem kürzesten Wege ermöglicht.

St. Peter-Fiume (7,5 Meiten), welche einem geeigneten Zeitpunkte vorzubehalten wäre, wenn der steigende Verkehr diese zweite Verbindung notwendig machen wird.

Grofswardein-Czaba-Szegedin (23,5 Meilen), deren Teilstrecke

nicht als ein Definitivum, welches keine Modifikation erleiden dürfe, derselbe solle vielmehr der Prüfung und Begutachtung

---

Czaba-Szegedin im Zusammenhange mit der Theifsbahn die Verbindung mit der Siebenbürger Bahn vorläufig zu vermitteln hat.

Marburg-Pettau (3,0 Meilen), welche den dermal über Pragerhof führenden Schienenweg um zwei Meilen abkürzt.

Kanizsa-Fünfkirchen-Essegg (33,0 Meilen), um die ausgezeichneten Kohlenlager bei Fünfkirchen mit dem österr. Netze in Verbindung zu bringen. Der Bau dieser Bahn ist äufserst dringlich.

Essegg-Semlin (23,5 Meilen) als Bestandteil der kürzesten Verbindung Westeuropas mit den türkischen Ländern und nach Zustandebringung der projektierten Linie Belgrad-Sophia-Adrianopel-Konstantinopel als Mittelglied der kürzesten Linie zwischen London bezw. Wien und der türkischen Metropole.

Stuhlweifsenburg-Fünfkirchen-Essegg (32,0 Meilen) als Fortsetzung der bereits fertigen Linie Wien-Neu-Szöny-Stuhlweifsenburg nach dem Süden.

Agram-Kottori (14,5 Meilen), wodurch der kürzeste Schienenweg von Wien über Ödenburg und Ofen nach Agram gewonnen wird.

Grofs-Kikinda-Erdöd (17,0 Meilen), Arad-Temesvar (6,75 Meilen) als zweite Verbindung zwischen der südöstlichen Staatsbahn und Essegg und als direkte Verbindung der siebenbürger Bahnen mit den südöstlichen Teilen der Monarchie und dem adriatischen Meere.

Arad-Alvincz-Hermannstadt-Rotenturmpafs (41,2 Meil.), Alvincz-Karlsburg (1,17 Meilen), deren erster Teil (Arad-Alvincz), infolge a. h. E. vom 5. Juli 1864 bereits im Bau begriffen ist.

Piski-Hatzeg (4,0 Meilen) als Abzweigung der Arad-Alvinczer Linie durch das gewerbreiche Streelthal nach Hatzeg und von da eine Fortsetzung nach den Kohlenlagern des Siolflusses.

Karlsburg-Klausenburg (17,35 Meilen), Klausenburg-Szigeth (27,5 Meilen) zum Anschlusse an die von Debreczin durch die Marmaros nach der Bukowina projektierte Linie.

Karlsburg-Kronstadt-Reichsgrenze (40,0 Meilen) und zwar von Karlsburg durch das Kokelthal, weil diese Linie mehr im Herzen des Landes zu liegen kommt, als die von einigen Seiten befürwortete Linie von Hermannstadt durch das Alutathal.

Debreczin-Szigeth-Reichsgrenze (59,0 Meilen), welche auf ihrem Laufe die grofsen Salzwerke der Marmaros und sehr produktive Gegenden berührt.

Czernowitz-Suczawa (11,5 Meilen), wodurch die Bukowina in ihrer ganzen Ausdehnung von Norden nach Süden einer Schienenstrafse teilhaftig wird.

durch hierzu berufene Fachmänner und Körperschaften unterzogen, sodann auf Grundlage der bei dieser Enquête gesam-

---

Czernowitz-russische Grenze (4,0 Meilen), wenn der Bau einer Bahn aus Rufsland dahin zustande kommt.

Lemberg-Brody (11,5 Meilen), zur Verbindung Lembergs mit Brody, dem Hauptstapelplatze des bedeutenden österreich.-russisch. Handels.

Kaschau-Tarnow (26,0 Meilen), zur Verbindung von Ungarn und Galizien auf dem direkten kürzesten Wege.

Pest-Miskolcz (24,0 Meilen), deren Herstellung konzessionsmäfsig der Theifsbahn obliegt.

Kaschau-Oderberg (42,5 Meilen) durchschneidet die metallreichen Distrikte Oberungarns mit ihren zahlreichen Montanwerken, dann die grofsen Steinkohlenlager von Ostrau und Karwin in österr. Schlesien; sie ist gleichzeitig das Mittelglied einer von Nordwest nach Südost streichenden grofsen Handelslinie.

Neusohl-Suczan (9,0 Meilen), wodurch die Bergstädte Kremnitz und Schemnitz, sowie die übrigen Montanwerke des Honter und des Barcser Komitates dem österr. Bahnnetze näher gebracht werden.

Weifskirchen-Sillein (16,0 Meilen), zum Anschlusse an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Pucho-Dioszeg (16,3 Meilen), den nordwestlichen Teil Ungarns mit der südöstl. Linie der österr. Staatseisenbahn verbindend.

Troppau-Zuckmantel (8,5 Meilen), Olmütz-Zuckmantel (10,5 Meilen) zur Verbindung mit preufsisch Schlesien und der Herstellung der kürzesten Verbindung zwischen Wien und Breslau.

Aufser den angeführten Linien dürften sich zwar schon jetzt oder für die Zukunft noch manche hier nicht genannte Flügel- und Verbindungsbahnen als wünschenswert herausstellen. Insofern dieselben jedoch nur lokalen Interessen dienen, und wenn sie ein wirkliches Bedürfnis sind, auch ohne Einwirkung der Staatsverwaltung zustande kommen werden, haben die Bahnen dieser Gattung hier keine Aufnahme gefunden.

Die hier beantragten Schienenwege umfassen die vom nationalökonomischen, handelspolitischen und strategischen Standpunkte wichtigsten Linien, deren Herstellung im Interesse des Gesamtreiches gelegen ist. Die Mehrzahl derselben ist von einer solchen hervorragenden Wichtigkeit, dafs, wenn in Österreich der Weg des Staatseisenbahnbaues nicht verlassen worden wäre, dieselben jedenfalls in Staatsregie gebaut werden müfsten. Wenn nun für den Bau dieser Bahnen Privatkapitalien nicht anders als nur unter Garantie des Staates zu erlangen sein werden, so wird von seiten der Staatsverwaltung den Unternehmern die erforderliche Unterstützung, sei es durch unmittelbare Beitragsleistung zu den Anlagekosten oder durch Gewährung einer Garantie für die Verzinsung und Amortisirung des Anlagekapitals, jedenfalls zu bewilligen sein.

melten schätzbaren Äufserungen festgestellt und nach erfolgter Vereinbarung mit den höchsten Zentralstellen des Reiches Sr. Majestät zu allerhöchster Sanktion unterbreitet werden."

Es ist klar, welche hohe Bedeutung dieser Denkschrift, dem eigentlichen Regierungsprogramm, beizumessen war, wobei (entgegen dem Entwurfe von 1864) diesmal die öffentliche Meinung zu Rate gezogen wurde; alle Provinzen, mit Ausnahme von Dalmatien, sind darin bedacht, und Essegg wird einer der

---

Österreich besitzt gegenwärtig 821 Meilen im Betriebe und 126 Meilen im Bau begriffene Eisenbahnen. Laut des angeschlossenen Verzeichnisses ist in vorliegender Denkschrift die Ausführung weiterer 922 Meilen neuer Eisenbahnen beantragt, von denen 117 Meilen auch schon an bestehende Eisenbahngesellschaften konzediert sind. Nach erfolgter Herstellung der hier beantragten Bahnen wird somit die Gesamtlänge des österr. Eisenbahnnetzes 1869 Meilen betragen.

Auf je 100 Quadratmeilen entfallen von den derzeit im Betriebe befindlichen österr. Bahnen 7 Meilen, mit Hinzurechnung der im Bau begriffenen Linien 8 Meilen und nach Herstellung des neu beantragten Netzes 16 Meilen Eisenbahnen (in England und Belgien gegenwärtig 46, in Sachsen 39, in der Schweiz 22, in Frankreich und Preufsen 16 Meilen).

Auf je Eine Million Einwohner kommen von den im Betriebe befindlichen österr. Bahnen 22,8 Meilen, mit Hinzurechnung der im Bau begriffenen Linien 26,3 Meilen und nach Ausführung des hier beantragten Netzes 51,9 Meilen Eisenbahnen (in England 90,8, in der Schweiz 65,9, in Belgien 53,4, in Sachsen 48,6, in Preufsen 45,5 und in Frankreich 42,5 Meilen im Betriebe befindlicher Eisenbahnen).

Österreich bedarf daher besonderer Anstrengung seiner Kräfte, um das bisher Versäumte nachzutragen. Da die Durchführung des Baues auf einen längeren Zeitraum, etwa von 10—15 Jahren zu verteilen sein wird, so entsteht die Notwendigkeit, jene Linien zu bestimmen, welche vermöge ihrer Wichtigkeit und Dringlichkeit zuerst zur Ausführung zu bringen und, wenn dies nicht anders erreicht werden kann, mittelst materieller Unterstützung von seiten der Staatsverwaltung im Laufe der nächsten zwei bis längstens drei Jahre sicherzustellen sein werden. Hierbei hätte der Grundsatz zu gelten, dafs, in solange der Bau der in die erste Kategorie eingereihten Linien nicht in Angriff genommen oder zum mindesten endgültig festgestellt ist, für eine der weiters genannten Linien eine Zinsengarantie oder anderweitige materielle Unterstützung seitens der Staatsverwaltung nicht gewährt werden soll.

Als die wichtigsten und daher in die erste Kategorie zu reihenden Bahnen dürften nachstehende Linien bezeichnet werden, und zwar:

wichtigsten Knotenpunkte, denn dort laufen fünf Linien zusammen.

Wien-Budweis-Pilsen-Grenze	56,50	Meilen
Arad-Alvincz-Rotenturmpaſs	41,20	„
Alvincz-Karlsburg	1,17	„
Kaschau-Oderberg	42,50	„
Locara-Legnago	4,50	„
Szegedin-Essegg	20,50	„
Kanizsa-Fünfkirchen-Essegg	33,00	„
Essegg-Fiume	52,75	„
Essegg-Semlin	23,50	„
Prag-Karlsbad-Eger	24,50	„
Innsbruck-Feldkirch-Dornbirn	23,50	„
Brixen-Villach	26,00	„
Villach-Udine	15,00	„
Debreczin-Szigeth-Suczawa	59,00	„
Horn-Znaim-Brünn-Prerau	23,00	„
Bruck a./M.-Steyer-Haag	19,00	„
zusammen	465,62	Meilen.

Um aber die eheste Ausführung dieser Bahnlinien zu ermöglichen, wird es sich empfehlen, daſs von der Staatsverwaltung sofort die technischen Vorarbeiten für dieselben auf eigene Kosten gegen Rückersatz von seiten der betreffenden Konzessionäre vorgenommen und insofern bereits fertige Projekte von Privaten zur Verfügung stehen, selbe durch Staatsingenieure geprüft werden.

Ein selbständiges Vorgehen der Regierung bei Tracierung der einzelnen Linien würde den Vorteil bieten, daſs bei Wahl der Trace das allgemeine Interesse am besten gewahrt und viel Geld und Zeit erspart wird, indem für jede einzelne Linie nur ein Projekt ausgearbeitet werden wird, während bis jetzt sehr häufig für ein und dieselbe Linie von seiten mehrerer Unternehmer die technischen Vorarbeiten vorgenommen worden sind.

Die Kosten der Bauanlage und der ersten Einrichtung (ohne Spesen für die Geldbeschaffung oder die Interkalarzinsen während der Bauzeit) für sämtliche neu beantragte Linien werden sich auf beiläufig 684 Mill. fl. ÖW. in Silber und jene der davon zur ersten Ausführung bezeichneten Bahnen auf ca. 355 Mill. fl. belaufen.

Was die Frage wegen Beschaffung der hierzu erforderlichen Kapitalien, sowie hinsichtlich der von der Staatsverwaltung für selbe allenfalls zu übernehmenden Garantien betrifft, so muſs dieselbe einer besonderen Erörterung vorbehalten bleiben, indem diese Frage mit dem Stande der anderweitigen politischen und finanziellen Verhältnisse im innigsten Zusammenhange steht und ihre entsprechende Lösung von dem Stande dieser Verhältnisse beeinfluſst wird.

Während in Österreich die Ausbeute an Mineralkohle in Gegenden, welche von Eisenbahnen durchschnitten oder berührt werden, in raschem Steigen begriffen war, trat in der Eisenfabrikation seit einigen Jahren ein Stillstand ein, dessen Rückschlag auf den Wohlstand der betreffenden Gegenden bitter empfunden wurde. Die gröfste Schuld trägt der Mangel entsprechender Kommunikationsmittel, Eisenbahnen, die es den Eisenwerken möglich machen sollen, billigen Brennstoff, geeignete Mineralkohle zu verschaffen, um wohlfeiles Eisen zur Fabrikation gröberer Waren, als Schienen u. s. w., zu erzeugen.

Dies ist der Grund, dafs die meisten inländischen Gewerke die Konkurrenz des Auslandes bis jetzt nicht überwinden konnten; eine weitere Ursache liegt in dem seit einigen Jahren eingetretenen Stillstande im Eisenbahnbau, wodurch die Nachfrage nach Eisenfabrikaten auf ein geringes Mafs reduziert und viele Etablissements zum Stillstande gebracht wurden. Ein Blick auf die Karte zeigt, dafs noch ein bedeutender Teil der

---

Viele, sehr viele werden vor den Anforderungen zurückschrecken, welche an die Geldkräfte des Volksvermögens und des Staatsschatzes gestellt werden müssen, ein Bedenken, dem man zwar eine gewisse Berechtigung nicht absprechen kann: allein dieselben mögen sich zu Gemüte führen, dafs das bisweilen mifsbrauchte Wort von den unerschöpflichen Hilfsquellen Österreichs denn doch keine blofse Phrase ist; dafs heutigen Tages unser volkswirtschaftliches Problem in dem Satze:

Baut Eisenbahnen, gipfelt und unsere finanzielle Lebensfähigkeit durch dessen Lösung bedingt ist. Aufser den erwähnten Bedenken werden sich noch manche andere vernehmen lassen, die zum Teile aus nationalen, provinziellen und örtlichen Wünschen entspringen. Diese zu widerlegen dürfte erst dann an der Zeit sein, wenn sie in einer bestimmten Form diesem Projekte entgegengetreten sein werden. Dem vorliegenden Entwurfe liegt der leitende Gedanke zu Grunde, dafs ein zerstückter, planloser Vorgang nicht zum Ziele führe, vielmehr vom Übel sei; wogegen mit einer planmäfsigen und geordneten Inangriffnahme und Durchführung, der sich der Geldmarkt anschliefsen wird, das anzustrebende Ziel in verhältnismäfsig kurzer Zeit ohne Überstürzung und ohne grofse Opfer, sowie ohne gefährliche Krisen zu erreichen sein werde.

Verzeichnis
der in dem Entwurfe eines neuen österr. Eisenbahnnetzes beantragten Linien, deren beiläufiger Längen und Anlagekosten.

Monarchie der Eisenbahnen ganz entbehre, Gegenden reich an Industrie, Feld- und Bergbau, für welche Eisenbahnen eine

Name der Linien.	Beiläufige Länge Meilen	Beiläufige Anlagkst. Mill. fl. Ö. W. Silb.	Name der Linien.	Beiläufige Länge Meilen	Beiläufige Anlagkst. Mill. fl. Ö. W. Silb.
Wien-Budweis	26,50	26,00	Vortrag	381,00	314,80
Budweis-Pilsen	16,00	14,00	Karlstadt-Fiume	17,50	22,00
Pilsen-Karlsbad	10,00	8,00	Grofswardein Szegedin	23,50	11,00
Karlsbad-sächs. Grenze	4,00	4,00	Marburg-Pettau	3,00	1,50
Horn-Znaim	5,00	3,00	Kanizsa-Fünfkirchen-Essegg	33,00	14,00
Znaim-Pardubitz	21,50	18,00	Essegg-Semlin	23,50	11,20
Znaim-Brünn-Prerau	18,00	11,00	Stuhlweifsenburg-Esseg	32,00	14,00
Budweis-Prag	20,00	19,00	Agram-Kottori	14,50	10,50
Schwadowitz-Königshain	3,00	2,00	Gr. Kikinda-Erdöd	17,00	8,00
Jungbunzlau-Rumburg	11,00	10,50	Arad-Temesvar	6,75	4,00
Prag-Neratowitz	3,50	2,00	Arad-Rotenturmpafs	41,20	39,00
Prag-Karlsbad-Eger	24,50	20,00	Alvincz-Karlsburg	1,17	1,00
Teplitz-Komotau-Karlsbad	11,00	8,00	Piski-Hatzeg	4,00	2,00
Linz-Budweis	12,00	11,00	Karlsburg-Klausenburg	17,35	11,00
Bruck a./M.-Haag	19,00	17,00	Klausenburg-Szigeth	27,50	20,00
Braunau-Neumarkt	7,25	5,00	Karlsburg-Kronstadt-Grenze	40,00	29,00
Salzburg-Rottenberg	24,00	15,00	Debreczin-Szigeth-Grenze	59,00	41,00
Innsbruck-Dornbirn	23,50	25,00	Czernowitz-Suczawa	11,50	7,00
Imst-Vils	8,00	9,50	Czernowitz-russ. Grenze	4,00	3,00
Brixen-Villach	26,00	24,00	Lemberg-Brody	11,50	9,50
Villach-Udine	15,00	12,00	Kaschau-Tarnow	26,00	23,50
Mantua-Borgoforte	1,50	0,70	Pest-Miskolcz	24,00	15,00
Locaro-Legnago	4,50	2,00	Kaschau-Oderberg	42,50	38,00
Rovigo-Pontelagoscuro	3,00	1,60	Neusohl-Suczan	9,00	7,50
St. Peter-Fiume	7,50	10,00	Weifskirchen-Sillein	16,00	6,00
Szegedin-Essegg	20,50	14,00	Pucho-Dioszeg	16,30	7,00
Essegg-Sissek	25,50	16,00	Troppau-Zuckmantel	8,50	6,00
Sissek-Karlstadt	9,75	6,50	Olmütz-Zuckmantel	10,50	7,50
Vortrag	381,00	314,80	Zusammen	921,77	684,00

Lebensfrage geworden sind; der Osten besitzt unermeſsliche Naturschätze, welche unberührt und unbehoben im Schoſse der Erde schlummern; hierbei müsse Wien „sowohl seiner natürlichen Lage nach, als auch vermöge seiner Bedeutung als Reichshauptstadt und wichtiger Handelsplatz der Monarchie den Knotenpunkt bilden“.

Das Bedürfnis an neuen, auf einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren zu verteilenden Eisenbahnbauten wird mit 922 Meilen oder 6994 km und deren Kosten, ohne Spesen für Geldbeschaffung oder Interkalarzinsen, mit 684 Mill. fl. ö. W. Silber angesetzt; die Linien zerfallen in solche, „welche vermöge ihrer Wichtigkeit und Dringlichkeit“ im Laufe der nächsten zwei bis längstens drei Jahre herzustellen (465,6 Meilen = 3535 km, Kosten 355 Mill. fl.), und in solche, die weniger dringend sind.

Trotzdem rücksichtlich mehrerer dieser Linien Verhandlungen im Zuge, Vorkonzessionen bereits bewilligt, Vorstudien vollendet, Vorrechte verliehen oder durch Verpflichtungen sichergestellt waren, — die Linie Wien-Budweis war bedingt mit der a. h. E. vom 7. September 1863 der Nordbahn in Aussicht gestellt; die Alföld-Bahn (Groſswardein-Szegedin-Essegg) schon 1863 als Notstandsbau begonnen, deren Konzession jedoch noch nicht erteilt — gab man sich keiner Täuschung hin, daſs der Ausbau vieler Linien nur mittelst materieller Unterstützung oder Zinsengarantie von Seiten der Staatsverwaltung zu erreichen sein wird; ja, fast teilnahmslos stand die Bevölkerung diesem Regierungsprogramm gegenüber, und das Kapital hatte infolge der Maſsregelung der Eisenbahnen das Vertrauen verloren. Welcher Art die neuerlich entstandenen Schwierigkeiten waren, soll im folgenden Abschnitt erörtert werden.

Staatsgarantie.

Nicht nur Österreich allein, sondern fast alle Staaten Europas, mit etwaiger Ausnahme Englands, erblickten in der Staatsbürgschaft das geeignete Mittel, das Privatkapital dem Eisenbahnbau zuzuführen, und es unterliegt keinem Zweifel, daſs das österreichische Schienennetz ohne eine solche in dem-

selben Zeitraum nur zum Teil, andernfalls gewifs nicht ohne Anlehen oder Steuererhöhungen hergestellt worden wäre.

Das Konzessionsgesetz vom 14. September 1854 zieht schon besondere Fälle, „wenn von der Staatsverwaltung eine Zinsengarantie für das Unternehmen übernommen wird“, in Betracht; dieses Ereignis, denn ein solches mufs es genannt werden, wirkte so mächtig auf die Vermehrung der Schienenwege, dafs innerhalb zweier Jahre etwa 600 Mill. fl. Aktien auf den Markt gebracht wurden; eine andere Frage ist es, ob die Grundlage auch eine allseitig gesunde war.

Bei dem Umstande, dafs nur voraussichtlich rentable Linien garantiert wurden, wobei Nebenlinien mehr oder weniger vernachlässigt blieben, hoffte die Staatsverwaltung mit gutem Grund, dafs ihre Gewährleistung wohl nie in Anspruch genommen werden würde; überdies bildeten die etwaigen Zuschüsse ein mit 4 % verzinsliches Darlehen, welches in dem Mafse zurückerstattet wird, als die Erträgnisse der Bahn 5 % überschreiten; hierbei sicherte sich der Staat das Ablösungsrecht nach einer Reihe von Jahren (30), das Heimfallsrecht an Grund und Boden, mit allen hierzu gehörigen Bauten, und von den zum Eisenbahnbetriebe nötigen beweglichen Zugehörungen eine solche Menge, welche der im Anlagekapital enthaltenen ersten Betriebseinrichtung entspricht; die sonach eintretende Vermehrung des Staatsvermögens ist eine beträchtliche Gegenleistung der Unternehmungen. Die Staatsverwaltung behielt sich vor: die Bestimmung der Trace, die Feststellung oder Beschränkung der Tarife, forderte die unentgeltliche Beförderung der Post und ermäfsigte Gebühren für Militärzwecke u. a.

Mannigfach sind die Bedingungen, unter welchen eine staatliche Garantie, gewöhnlich 5 % Zinsen und $^1/_5$ % für Amortisation, erteilt wurde; bei den älteren Konzessionen werden die Zinsen von einer im voraus ziffermäfsig festgesetzten Summe gewährleistet, womit die Leistung des Staatsschatzes umschrieben erscheint; später werden die Zinsen von dem wirklich verwendeten und gehörig nachgewiesenen Anlagekapital, einschliefslich der während der Bauzeit auflaufenden Interkalarien, garantiert; das führte nun bei der folgenden Berech-

nung des Anlagekapitals bezw. der staatlichen Haftung zu ernsten Meinungsverschiedenheiten und brachte den Gesellschaften grofse Verlegenheiten; um solchen Mifshelligkeiten auszuweichen, „pauschalierten“ spätere Konzessionswerber die Baukosten vertragsmäfsig, keineswegs zum Nutzen des Staates oder der Aktionäre, da dem wirklichen ein bedeutend erhöhtes Nominalkapital gegenüberstand; die Fortsetzungslinien der Hauptbahnen erhielten wieder selbständige Garantieen. Noch unterschiedlicher sind die einzelnen Konzessionsverträge.

Die Regierung, fortgerissen von der allgemeinen Strömung, welche Bahnen nach allen Richtungen und um jeden Preis gebaut sehen wollte, konnte das Netz nicht umfassend genug anlegen, und freudig trug die Bevölkerung die Opfer, welche ihre Früchte bringen mufsten.

In dem Mafse, als man den Bewerbern mit Bereitwilligkeit entgegenkam, erweiterten sich die angesuchten Begünstigungen; solche Zugeständnisse bezogen sich dann auch auf die Befreiung von der Einkommensteuer, vom Couponstempel, sogar von jeder Steuer überhaupt, welche etwa später eingeführt werden sollte, auf die Befreiung von Stempelgebühren für alle Verträge, Eingaben, Urkunden zum Zwecke der Kapitalsbeschaffung, sowie des Baues und der Einrichtung der Bahn, für die Ausgabe von Aktien und Prioritätsobligationen.

Gemäfs der a. h. E. vom 19. Oktober 1854 war das Finanzministerium ermächtigt, die Eisenbahnen beim Bezuge von Maschinen und Maschinenbestandteilen mit Berücksichtigung des Standes und der Leistungsfähigkeit der inländischen Fabriken und der Wichtigkeit der Maschinen, Einfuhrsermäfsigungen, welche in keinem Falle mehr als die Hälfte des gewöhnlichen Zolles betragen sollen, zuzugestehen; solche Erleichterungen, wohl auch gänzliche Zollfreiheit, wurden vielfach bewilligt.

Da die Gesellschaften ihre Verpflichtungen zumeist in klingender Münze zu leisten hatten, infolge der Entwertung des Papiergeldes aber empfindlich verkürzt wurden, gestattete ihnen die Staatsverwaltung, die Tarife in Gold oder Silber nach dem Kurswerte einzuheben.

In diesen weitgehenden Begünstigungen sah die Bevölkerung

nicht nur eine Belastung und Beeinträchtigung der inländischen Industrie, sondern auch eine Erhöhung der Staatsausgaben, nebst einem Ausfall in den Einnahmen, und die Folge war eine heftige Agitation gegen die Gesellschaften.

Bis zum Jahre 1858 genieſsen kaum 20 % der bestehenden Eisenbahnen eine Garantie, im Jahre 1860 bereits 40 %, und zwar die Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft, Kaiserin Elisabeth-Bahn, Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Theiſsbahn, galizische Karl-Ludwig-Bahn, Zittau-Reichenberger (4 % des Anlagekapitals für 40 Jahre) und die Böhmische Westbahn, zusammen für etwa 450 Mill. fl.; im Jahre 1863 schon etwa 80 % der Eisenbahnen. Von den im Jahre 1860 garantierten sieben Eisenbahngesellschaften (abgesehen von der Zittau-Reichenberger) hatten nur vier derselben, und zwar die Kaiserin Elisabeth-Bahn, Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Theiſsbahn und Böhmische Westbahn hierauf Anspruch; bereits 1861 machten hiervon die Südnorddeutsche Verbindungsbahn mit 590 000 fl. und die Theiſsbahn mit 540 000 fl. Gebrauch.

Noch zu dieser Zeit herrschte die allgemeine Ansicht vor, daſs die Bahnen wohl nie mehr als 1,5 Mill. fl. an Zuschüssen erfordern werden, da die Bahnerträgnisse sich in aufsteigender Linie bewegten; überdies zahlten sie schon das Dreifache an Steuern, an Einkommen- und Couponsteuer allein etwa 2,5 Mill. fl., und nach 90 Jahren habe der Staat, angenommen, daſs die Aktien al pari stehen, den fünften Teil seiner Schulden hereingebracht. Allmählich jedoch erfaſste alle Kreise die Erkenntnis, daſs unter den gegenwärtigen finanziellen Verhältnissen des Staates solch schwere Belastungen, deren Grenzen allzu weitgesteckte sind, nicht für die Dauer getragen werden könnten; die seit längerer Zeit unter der Bevölkerung bestehende Unzufriedenheit sowohl mit der Verwaltung der Eisenbahnen, als auch mit der für dieselben seitens der Regierung aufgestellten Kontrolle verschärften die Lage.

In der Tagespresse, den Handelskammern, Landtagen und im Reichsrate wurde auf die schleunige Abstellung von Übelständen und Miſsbräuchen, unter denen das Land leide, mit allem Nachdrucke gedrungen, es wurden Reformen der Kon-

zessionsgesetzgebung und die Verminderung der drückenden Garantielasten verlangt, Vorwürfe erhoben, bei welchen schwer zu entscheiden war, was, ohne einen Rechtsbruch zu begehen, eigentlich geschehen solle.

Der Finanzausschufs des Abgeordnetenhauses erklärt (1862) die Zinsgarantie bei der zerrütteten Finanzlage des Staates für Privatbahnen, welche nicht rentieren, als unzulässig; die im Hause selbst gegen die Eisenbahngesellschaften erhobenen Anklagen gipfelten hauptsächlich in zwei Punkten:

a) die schlechte Wirtschaft, welche die Aktionäre beeinträchtige und den Staatsschatz belaste; b) dafs dem Publikum die Benutzung der mit solchen Privilegien ausgestatteten Anstalten erschwert und verleidet sei.

Gelegentlich der Beratung des Staatsvoranschlages für 1863 beantragte der Budgetausschufs, die für die Südnorddeutsche Verbindungsbahn, die Theifsbahn und Kaiserin Elisabeth-Bahn eingestellten Vorschüsse von 600 000 fl. bezw. 400 000 und 900 000 fl. zu bewilligen, für die letztgenannte jedoch nur mit dem Vorbehalt, dafs dies ausnahmsweise und unter Aufrechthaltung aller Rechte der Staatsverwaltung geschehe; gleichzeitig forderte er die Regierung auf, dahin zu wirken, dafs die Einhebung ungerechtfertigter Agiozuschläge aufhöre und sämtliche, die Südbahn und Karl-Ludwig-Bahn betreffenden Urkunden in Vorlage gebracht werden; die Schlufsanträge gingen dahin: die Regierung wolle Sorge tragen, dafs a) bei allen Bahnen mit Zinsgarantie das Institut der bezahlten Verwaltungsräte beseitigt werde; b) die Beteiligung aller aktiven Staatsbeamten an Verwaltungsratstellen sofort aufhöre; c) bezüglich aller subventionierten Eisenbahnen mit dem Rechnungsabschlufs pro 1862 sämtliche Akten vorgelegt werden, welche die Notwendigkeit der verausgabten Summen darthun; die für die Untersuchung des Baues und Betriebes auf der Kaiserin Elisabeth-Bahn ernannte Prüfungskommission möge darthun, ob dort auch mit möglichster Sparsamkeit vorgegangen wurde; d) die Regierung möge die subventionierten Unternehmungen veranlassen, den Bedarf an Maschinen und Material im Inlande zu decken, und dem ausländischen keinen Vorzug zu geben; e) die Südbahn ernstlich

anzuhalten, dafs die Brennerbahn wirklich, wie vertragsmäfsig festgestellt, bis Ende 1866 dem Betrieb übergeben werde; f) die Regierung möge eine Gesetzesvorlage zur Revision des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes einbringen, um die Überwachung des Betriebes durch den Staat im Interesse des Verkehrs und der Finanzen zu regeln; endlich g) das Haus wolle einen Ausschufs ernennen, welcher sämtliche Verhandlungen über die Grundlagen der Staatssubvention und Zinsengarantie zu prüfen und Anträge zu unterbreiten hat.

Die zwischen dem Ministerium und der Kaiserin Elisabeth-Bahn bezüglich der Garantie obwaltenden Meinungsverschiedenheiten hatten bereits einen sehr ernsten Charakter angenommen.

Laut § 11 der Konzessionsurkunde vom 8. März 1856 gewährleistet der Staat $5^1/_5$ % Zinsen von dem verwendeten und gehörig nachgewiesenen Anlagekapital, worunter zu verstehen sind: die Kosten des Baues, sowie der ersten Betriebseinrichtung (d. i. bis zum Ende des ersten Betriebsjahres nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen konzessionierten Linie), dann die 5 % Interessen der nach Mafsgabe des wirklichen Bauaufwandes hinausgegebenen Aktien während der Bauzeit bis zur Betriebseröffnung auf der gesamten konzessionierten Strecke, wogegen der Ertrag der einzelnen, noch vor der Eröffnung der ganzen Bahn in Betrieb gesetzten Strecken abzuziehen ist; später (1857) wurde die Staatsgarantie auch auf den Betrag der zur Einlösung der Aktien der Ersten österreichischen Eisenbahngesellschaft (Budweis-Linz-Gmunden) erforderlichen Prioritätsobligationen ausgedehnt. Dagegen wird bei der Staatsgarantie zufolge ausdrücklicher Erklärung in der Privilegiumsurkunde auf allfällige, nicht zum ursprünglichen Anlagekapital gehörige Prioritätsschulden der Unternehmung und auf die von den Gründern bei der Abtretung des Privilegiums an eine Aktiengesellschaft sich allenfalls vorbehaltenen Begünstigungen keine Rücksicht genommen.

Da der Betrieb auf der ganzen Strecke am 1. September 1861 eröffnet und die Eröffnung konzessionsmäfsig als Beginn der Wirksamkeit der staatlichen Garantie bezeichnet wurde, so

hatte die Gesellschaft von diesem Tage an den rechtlichen Anspruch auf den Staatszuschuſs.

Die erste Eingabe der Kaiserin Elisabeth-Bahn an das Finanzministerium am 27. November 1861 um Anweisung eines Vorschusses von 900 000 fl. für das erste Garantiejahr wurde abweislich beschieden; am 12. Oktober 1862 legte die Gesellschaft dem Ministerium den Erfordernisausweis vor, worauf die 900 000 fl. angewiesen wurden; die bald hierauf nachgesuchte Anweisung des Restzuschusses von 446 000 fl. für das erste Betriebsjahr wird wieder verweigert, dagegen auf Grund der mit Ende 1862 vorgelegten Betriebsrechnung für die Zeit vom 1. September 1861 bis Ende Dezember 1862 für das erste Betriebsjahr ein Betrag von 130 000 fl. angewiesen, aber die Anerkennung des Silberagios, sowie des für das zweite Jahr erbetenen Vorschusses nicht genehmigt; gegen die Streichung des Silberagios erhob nun die Gesellschaft in ihrer Eingabe vom 24. Januar 1863 Vorstellung. Mit Ende 1862 betrug infolge der von den Regierungsorganen beanstandeten Rechnungen die Differenz zwischen der Leistung der Staatsverwaltung und der Forderung der Gesellschaft bereits 406 350 fl.

Das Anlagekapital war jedoch noch immer nicht ziffermäſsig festgestellt, und es wurde zu diesem Behufe am 11. Januar 1863 eine Ministerialkommission ernannt, welche am 21. Januar zusammentrat. Bis zu dieser Zeit hatte sich die Finanzverwaltung, vielleicht in irrtümlicher Auffassung der vom Reichsrate im Herbst 1862 ausgegangenen Anregung, damit begnügt, die Vorschuſssummen in der Ziffer zu ermäſsigen; mit dem Erlaſs vom 23. März 1863 erklärt jedoch das Ministerium, „künftighin keiner vom Staate garantierten Verkehrsunternehmung irgend eine Zahlung zu leisten", wenn das Anlagekapital nicht festgestellt und die Betriebsrechnungen nicht geprüft und als richtig anerkannt seien.

Die von der Regierung und nicht von der rechnungslegenden Gesellschaft abhängige Feststellung des Anlagekapitals — der eigentliche Angelpunkt der gewichtigen Frage — war bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn um so verwickelter, als das Anlagekapital bald nach der Konstituierung der Gesellschaft

bekanntlich erheblich vermindert und wieder durch mehrere in Silber verzinsliche rückzahlbare Prioritätsanlehen ersetzt wurde.

Die drei anderen, hier unmittelbar in Mitleidenschaft gezogenen sog. „jungen“ Eisenbahnen: die Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Theifsbahn und Böhmische Westbahn unternahmen im Vereine mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn und auf Anregung der Theifsbahngesellschaft gemeinschaftliche Schritte, indem sie am 23. April 1863 bei dem Staats-, Finanz- und Handelsministerium Vorstellung erhoben, jedoch mit negativem Erfolg.

Delegierte der vier Gesellschaften versuchten weitere persönliche Schritte bei den Ministern und traten an Se. Majestät in einer huldvollst gewährten Audienz mit der ehrfurchtsvollen Bitte heran: die Staatsverwaltung wolle in Gemäfsheit der Bestimmungen der Konzessionsurkunden § 11 der Kaiserin Elisabeth-Bahn, § 6 der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, § 16 der Theifsbahn und § 12 der Böhmischen Westbahn durch ihre Organe in die gesamte laufende Gebahrung Einsicht nehmen lassen, denn es obliege den Eisenbahngesellschaften, bei welchen die Prüfung der Baurechnungen seitens der Staatsverwaltung noch im Zuge ist, nur der Nachweis der wirklichen Kosten der Anlage; derselbe Grundsatz habe auch für die Betriebsrechnungen Geltung; die Staatsverwaltung sei dagegen verpflichtet, die zum Verfallstermin der Zinsen und Annuitäten erforderlichen Summen flüssig zu machen; schliefslich wurden die Nachteile der ministeriellen Verfügungen in Sachen der Zinsgarantie mit Rücksicht auf den Staatskredit hervorgehoben.

Aber auch diese Schritte blieben vorläufig ohne Erfolg.

Im Finanzausschusse des Abgeordnetenhauses wird 1863 nochmals die Notwendigkeit einer strengen und wirksamen Kontrolle der eine Zinsgarantie geniefsenden Privateisenbahnen hervorgehoben, und im Hause selbst, gelegentlich der Diskussion über die Siebenbürger Eisenbahnen, sogar die Frage aufgeworfen, ob der Staat die Eisenbahnen überhaupt weiter garantieren, oder solche nicht lieber durch Unternehmer herstellen und sie dann selbst betreiben solle. Die Genehmigung der für 1864 präliminierten Subvention von zusammen 5,5 Mill.

(für die Südnorddeutsche Verbindungsbahn 600 000 fl., Theifsbahn 800 000 fl., Böhmische Westbahn 250 000 fl., Zittau-Reichenberg 100 000 fl. und Kaiserin Elisabeth-Bahn 1 300 000 fl.) erfolgte zwar, bezüglich der Kaiserin Elisabeth-Bahn jedoch einstweilen als nicht präjudizierender Vorschufs, welcher nach verfassungsmäfsiger Feststellung des Anlagekapitals definitiv in Rechnung gebracht werden darf.

Die Eisenbahngesellschaften konnten, nachdem das Ministerium die Auszahlung von Garantiesummen verweigert, jedoch auf ein diesfälliges Ersuchen die Diskontierung von Wechseln „in nähere Erwägung zu ziehen" sich geneigt erklärt hatte, ihren Verpflichtungen nur mit der gröfsten Anstrengung und mit Hilfe der auf Grund kostspieliger Wechseloperationen erhaltenen Vorschüsse gerecht werden.

Bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn kam es sogar zur Sistierung der Couponeinlösung, weil das Ministerium in der Betriebsrechnung pro 1863 einen Betrag von 80 722 fl. beanstandet und den Vorschufs für den Julicoupon abgelehnt hatte; die Gesellschaft wurde jedoch verständigt, dafs die nötigen Mafsregeln ergriffen wurden, um die schliefsliche Prüfung der Baurechnungen „mit erwünschter Raschheit und möglichster Beschleunigung vorzunehmen". Am 27. Juli begann die Ministerialkommission ihre Arbeiten, jedoch unter Protest der Gesellschaft, nach deren Ansicht das Anlagekapital längst festgestellt sei. Bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn wurden von den Regierungskommissären nicht nur einzelne Posten des Baukapitals bemängelt, sondern solche auch aus der Bau- und Betriebsrechnung ausgeschieden.

Es erregte nun das peinlichste Aufsehen, als der Verwaltungsrat der Kaiserin Elisabeth-Bahn (das „enfant terrible", das „mifsratenste unter den österreichischen Eisenbahnkindern") am 28. November 1863 einen ausführlichen Bericht über die zwischen ihm und dem Ministerium seit mehr als zwei Jahren gepflogenen Unterhandlungen veröffentlichte.

Der Gesellschaft, heifst es u. a., wurde hier und da der Vorwurf gemacht, nicht nach § 11 des Privilegiums „mit möglichster Sparsamkeit" vorgegangen zu sein; dem gegenüber berufe

sich der Verwaltungsrat darauf, dafs er zu allen Bauausführungen, Anschaffungen, Kreditoperationen u. s. w. die gesetzlich vorgeschriebene ministerielle Bewilligung erwirkt, und der „zur Überwachung der finanziellen Gebahrung“ bestellte, mit ausgedehnten Vollmachten versehene landesfürstliche Spezialkommissär niemals gegen die finanzielle Gebahrung Einsprache erhoben habe. — Eine nicht weniger kontroverse Seite des Anspruchs bilde die für jedes Betriebsjahr zu legende Rechnung über die Einnahmen und Ausgaben. Die Kaiserin Elisabeth-Bahn sei berechtigt, eine Ergänzung vom Ärar zu fordern (§ 11), wenn die Bahn nicht einmal jährlich $5^2/_{10}$ % des Anlagekapitals „nach Abzug der Betriebsspesen“ eintragen sollte. Die „Betriebsspesen“ interpretiere nun das Finanzministerium in viel engerem Sinne als der Verwaltungsrat; das Ministerium wolle vom jährlichen Bahnerträgnisse die von der Gesellschaft gezahlten Steuern und Abgaben und die statutenmäfsige Entlohnung des Verwaltungsrates nicht in Abzug bringen lassen; hierzu komme die weitere ungelöste Frage, wer die auf den Aktiencoupon entfallende Einkommensteuer (7 %) und Stempelgebühr zu zahlen habe; aber auch der Zeitpunkt der Liquidität sei fraglich. Das Finanzministerium bestehe darauf, dafs vor Leistung einer Zahlung der Reinertrag des Jahres ausgewiesen, die Betriebsrechnung geprüft und anerkannt sei, wodurch die Auszahlung der Aktiencoupons zur statutenmäfsigen Verfallszeit unmöglich gemacht sei.

Die Sachlage war nunmehr so weit auf die Spitze getrieben, dafs die aufserordentliche Generalversammlung der Kaiserin Elisabeth-Bahn vom 12. Dezember 1863 den Verwaltungsrat ermächtigte, die Entscheidung im Wege des Schiedsgerichtes, nötigenfalls des ordentlichen Gerichtes zu veranlassen.

Gleichsam als Einleitung für die Generalversammlung im Mai 1864 veröffentlichte die Kaiserin Elisabeth-Bahn in ihrem Geschäftsbericht abermals 26 Aktenstücke, laufend vom 29. Dezember 1863 bis 14. Mai 1864 über die Verhandlungen rücksichtlich der Staatsgarantie und Steuerbemessung. Es wird darin der Regierung gegenüber eine mehrseitig als höchst anstöfsig bezeichnete Sprache geführt; hervorzuheben sind etwa

die am 22. Februar und 14. Mai an das Finanzministerium gerichteten Vorstellungen des Verwaltungsrates. Es wird darin, die finanzielle Bedrängnis zusammenfassend, der Schlufs gezogen, dafs, wenn vom Ministerium nicht eine Änderung der bisherigen Verfahrungsweise angeordnet, schon im Laufe des Jahres (1864) die Zahlungseinstellung zu befürchten steht. Der Kredit der Gesellschaft sei aufs tiefste erschüttert, die Silberobligations-Ausgabe von 1862 selbst zu 85 % nicht mehr anzubringen und die jährlichen Verlosungen von 525 000 fl. der Prioritätsschuld der Budweiser Bahn können nicht weiter berichtigt werden; die schwebende Schuld betrage bereits 1,5 Mill. fl.; die aufserordentlichen Ausgaben für Wechseloperationen, etwa 70 000 fl., seien ohne Bedeckung. — Seit 13 Monaten bestehe die Ministerialkommission zur Festsetzung des Anlagekapitals und noch sei kein einziges Ergebnis mitgeteilt worden; die Betriebsrechnungen pro 1. September 1861 bis Ende 1862 wurden am 10. November 1863, und zwar provisorisch, bemängelt. Wäre diese Bemängelung richtig, so entfallen für die Aktien keine Zinsen.

Deshalb sollte auch die Auszahlung der Januarcoupons eingestellt werden, aber das Ministerium gewährte einen angemessenen 4 %igen Vorschufs und der kaiserliche Kommissär erklärte in der aufserordentlichen Generalversammlung, keinen Auftrag zu haben, gegen die Auszahlung der vollen Aktienzinsen Einsprache zu erheben. Wenn es den Rechnungsräten beifallen sollte, für 1863 nachträglich 300 000 fl. zu streichen, so ergebe sich für die Zeit vom 1. September 1861 bis Ende 1863 ein Ausfall von 700 000 fl. an Aktienzinsen, welchen die Aktionäre zurückzahlen sollten, eine Mafsregel, die nicht durchführbar sei. Das Ansuchen an das Ministerium, auf das Guthaben der Bahn 750 000 fl. vorzustrecken, wurde nicht blofs abgewiesen, sondern sogar die Wechseldiskontierung verweigert. Um dem Bankerott vorzubeugen, wurden 1 Mill. Silberprioritäten verpfändet, um darauf 500 000 fl. zu 6 % Zinsen auf kurze Zeit zu erhalten.

Es blieben mehrere Eingaben ohne Bescheid, und es er-

folgte deshalb das letzte Gesuch vom 14. Mai 1864, in welchem u. a. ausgeführt wird:

Das Anlagekapital ist noch nicht festgestellt, eine definitive Erledigung der Rechnungen für 1861/62 nicht herabgelangt, die Betriebsrechnung pro 1863 noch nicht geprüft und eine Antwort wegen der Staatsgarantie nicht zuteil geworden. Das Ministerium möge wenigstens zur Beruhigung der Generalversammlung beiläufig den Zeitpunkt bezeichnen, bis zu welchem das alles festgesetzt sein wird.

Was die von der Gesellschaft verlangte Einkommensteuer betrifft, so ergeben sich für 82,75 Mill. fl. Anlagekapital 8,65 %, nach dem Einkommensteuergesetz sind aber blofs 7 % in Abzug zu bringen. . . .

Wir hören nun, dafs man die Absicht hat, die nachweisbar für den Bau verausgabten totalen Kosten nicht als garantiertes Anlagekapital anzunehmen, sondern willkürliche Ausscheidungen zu treffen, als ob unsere Gesellschaft durch die von den hohen Behörden — unter Nichtbeachtung der dagegen wiederholt angeregten Bedenken des Verwaltungsrates — anbefohlenen Veränderungen in der Bahntrace und bei mehreren Bahnhöfen, welche einen Mehraufwand von etwa 7 Mill. fl. an Barauslagen und obendrein einen viel kostspieligeren Betrieb verursachten, sowie durch die Bedingung der Konzession, dafs der Unterbau sogleich für zwei Geleise ausgeführt werden mufste, während ein einfacher, der um 10 Mill. fl. weniger gekostet, genügend gewesen wäre, weiter durch die zwangsweise Einlösung der Gmunden-Linz-Budweiser Bahn um den viel zu hohen Betrag von 5,5 Mill. fl., endlich die mit den Silberanlehen in Verbindung stehenden Verluste nicht ohnehin schon übermäfsig ins Mitleid gezogen worden wäre.

Der Verwaltungsrat erklärte nun weiter, dafs, falls das Ministerium während des Jahres keine bare Subvention mehr gewähren sollte, er sich gezwungen sähe, den Aktiencoupon nicht mehr zum bestimmten Termin einzulösen; aber auch die Prioritätsschulden seien nicht mehr zu decken, da keine baren Fonds zu Gebote stehen und die Obligationen so lange unverkäuflich sind, als die Unsicherheit der Staatsgarantie dauert. —

Gemäfs der a. h. E. vom 13. August 1864 kamen nun den vier Bahngesellschaften rücksichtlich deren Majestätsgesuch in ihrer Wesenheit gleichlautende Ministerialerlässe zu, dahingehend, dafs den Ansuchen keine Folge gegeben, das Finanzministerium jedoch beauftragt sei, dem Verwaltungsrate zu eröffnen, „die Staatsverwaltung werde nach erfolgter Feststellung des Anlagekapitals und der Prüfung der bisherigen Betriebsrechnungen sofort mit den Vertretern der Gesellschaft zu dem Zwecke in Unterhandlungen treten, um über sämtliche zwischen der Staatsverwaltung und der Gesellschaft bestehenden Differenzen“, insbesondere über die Zahlung der garantierten Beträge „feste und allgemein sichernde Bestimmungen zu erzielen, wobei sich nach Mafsgabe der Beschaffenheit der Vereinbarungen event. die verfassungsmäfsige Behandlung vorbehalten wird“, worauf am 19. September 1864 die vier Gesellschaften abermals zur Beratung der weiteren gemeinsamen Schritte zusammentraten.

Nunmehr wurde im Oktober 1864 eine Kommission aus Vertretern des Handels- und Finanzministeriums zusammengesetzt, welche mit der Erstellung der Anlagekapitalien und Prüfung der Betriebsrechnungen der garantierten Eisenbahnen betraut wurde.

Allem Anscheine nach erhob zu jener Zeit das Ministerium nicht mehr grundsätzlich gegen das Recht, Zuschüsse zu fordern, sondern gegen die Höhe derselben Einwendungen; aber auch die Ansichten der öffentlichen Meinung und der Vertretungskörper hatten sich so weit geklärt, dafs die Stimmen sich nicht so sehr gegen das System der Zinsgarantie selbst, sondern gegen dessen Anwendung und Durchführung kehrten, denn das zeigte, wenngleich nicht die Bereitwilligkeit, doch die Genehmigung der Garantie für die Lemberg-Czernowitzer Bahn und die weiteren Zugeständnisse für Linien in Siebenbürgen u. a. m.

Die Regierung vertrat die Ansicht, dafs jede Eisenbahn vom Standpunkte des wirtschaftlichen Bedürfnisses aufzufassen sei, daher auch für jede Linie eine Zinsgewährung in Erwägung gezogen und bewilligt werden solle, wenn die Bahn für das Gemeinwohl nötig erscheine. Das Abgeordnetenhaus machte aus Furcht, dafs im Staatshaushalte die Ausgaben die Einnahmen

um ein Beträchtliches überwiegen könnten, diesen Grundsatz nicht zu dem seinigen, und erachtete deshalb eine Garantie als höchst bedenklich; das Herrenhaus hingegen neigte gegen Ende 1863 mehr dem Standpunkte der Regierung zu. Im Laufe der letzteren Monate des Jahres 1864 fanden nun die Verhandlungen zwischen der Staatsverwaltung und den Eisenbahngesellschaften statt, welche zu Nachtragsverträgen als Anhang zu den Konzessionsurkunden führten; dieselben waren jedoch keineswegs derart, dafs sie den Wünschen der Gesellschaften entsprochen hätten; es konnte aber deren Annahme mit Rücksicht auf die augenblickliche Bedrängnis nicht verweigert werden. Die Unterzeichnung des Vertrages einerseits zwischen dem k. k. Ministerium der Finanzen im Namen der k. k. Staatsverwaltung und andererseits

a) der Kaiserin Elisabeth-Bahn datiert vom 12. Dezember 1864.

Das Anlagekapital, wovon ein $5^{1}/_{5}$ %iges Reinerträgnis gewährleistet ist, wird für die Periode vom Beginn des Baues

bis Ende August	1861	mit	(rund)	78,430	Mill.	fl.
„ „ „	1862	„	„	80,090	„	„
„ „ Dezbr.	1862	„	„	81,048	„	„
„ „ „	1863	„	„	82,301	„	„

festgesetzt, wobei auf die Gmunden-Linz-Budweiser Bahn 5,293 Mill. fl. entfallen.

Das für Ende Dezember 1863 festgesetzte Anlagekapital von 82,301 Mill. fl. wird auch in Zukunft als Grundlage zur Berechnung des Reinerträgnisses zu gelten haben.

Es wurden weiter alle auf die Garantie Bezug habenden Abrechnungen hiernach berichtigt, der Gesellschaft gestattet, den als Entschädigung für den Verwaltungsrat festgesetzten Betrag bis Ende August 1867, ferner einen Teilbetrag der Einkommensteuer und sämtlicher Zuschläge in die Betriebsrechnung einzustellen u. s. w.;

b) der Südnorddeutschen Verbindungsbahn „mit Vorbehalt der verfassungsmäfsigen Behandlung und der a. h. G." datiert vom 18. Dezember 1864.

Das Anlagekapital wird mit 18,9 Mill. fl. ö. W. festgesetzt,

und auf Grund desselben das $5^1/_5$ %ige Reinerträgnis für die Betriebsjahre 1859 bis 1863 berechnet; bezüglich der Einkommensteuer werden auch ähnliche Zugeständnisse, wie oben erwähnt, gemacht;

c) der Böhmischen Westbahn vom 12. Januar 1865.

Das Anlagekapital bleibt auf Grund der Konzessionsurkunde vom 7. September 1859 und des „Erneuerten Übereinkommens" vom 23. Oktober 1860 mit der Maximalsumme von 24 Mill. fl. ö. W. festgesetzt, wovon das garantierte $5^1/_5$ %ige Reinerträgnis berechnet und richtig gestellt wird, u. s. w.;

d) der Theifseisenbahn-Gesellschaft vom 16. Januar 1865.

Hier wird das Anlagekapital, wovon das $5^1/_5$ %ige Reinerträgnis gewährleistet ist, für die Periode vom Beginn des Baues

bis	13. August 1861	mit	(rund)	41,974	Mill. fl. ö. W.
„	Ende Dezbr. 1861	„	„	42,105	„ „ „ „
„	„ „ 1862	„	„	42,282	„ „ „ „
„	„ „ 1863	„	„	42,511	„ „ „ „

festgesetzt. Das für Ende Dezember 1863 festgesetzte Anlagekapital von 42,511 Mill. fl. wird auch in Zukunft als Grundlage der Berechnung des $5^1/_5$ %igen Reinerträgnisses zu gelten haben, wonach die Garantiesummen für die Betriebsjahre 1861 bis 1863 berechnet werden u. s. w.

Da eine verfassungsmäfsige Behandlung dieser Nachtragsverträge noch nicht stattgefunden hatte, setzten die Eisenbahngesellschaften ihre ganze Hoffnung auf das Abgeordnetenhaus, welchem auch die betreffenden Bittgesuche unterbreitet wurden; die Session fand jedoch ihren Schlufs, ohne in der Lage gewesen zu sein, sich mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen.

Infolge des mittlerweile eingetretenen Wechsels in der Leitung des Finanzministeriums machte sich jetzt eine den Wünschen der Eisenbahngesellschaft günstigere Anschauung geltend.

Am 11. Oktober 1865 überreichten die vier Gesellschaften dem Handelsminister eine Denkschrift, in welcher um eine Revision der Nachtragsverträge, — die ohnedies dem Abgeordnetenhause noch nicht vorgelegt worden waren, — im Sinne

weiterer Begünstigungen nachgesucht wird; als Erledigung hierauf eröffnet der Ministerialerlafs vom 27. April 1866, „dafs das Finanzministerium gesonnen sei, die realen Bedürfnisse der Gesellschaften in sorgfältige Erwägung zu ziehen“.

Durch den Ausbruch des Krieges wurde die endgültige Beilegung dieser Angelegenheit abermals verzögert, bis diese Nachtragsverträge laut Finanzministerialerlafs vom 24. April 1867 auf Grund der a. h. E. vom 25. März 1867 nicht nur definitiv genehmigt, sondern auch gleichzeitig durch eine Reihe weiterer Begünstigungen wesentlich abgeändert wurden.

Damit war der jahrelange Streit zur Befriedigung aller Beteiligten und Nichtbeteiligten beendet, denn die Rückwirkung desselben auf das Kapital und selbst auf den Staatskredit war eine nur zu deutlich erkennbare. Es braucht wohl kaum besonders hervorgehoben zu werden, dafs diese Sturm- und Drangperiode der Eisenbahnen aufser der Fehde in den verschiedenen Blättern noch durch eine Unmenge von Flug- und Streitschriften gekennzeichnet erscheint.

Tarife.

Die Privilegien der ältesten Bahnen, einschliefslich der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, enthielten rücksichtlich der Tarife keinerlei Beschränkung, denn selbst die Staatsverwaltung bezahlte bar die Fracht, „wie solche für die Privatgüter von ihr (der Unternehmung) bestimmt, oder von Fall zu Fall durch freiwillige Übereinkunft besonders bedungen wird“.

Die „Direktiven“ vom Jahre 1838 bestimmen dagegen (§ 8 lit. e), dafs es der Staatsverwaltung vorbehalten bleibe, „dann, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15% der Einlagen überschreiten“, auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken; der § 66 der Betriebsordnung vom Jahre 1851 setzt fest, dafs „die Tarife ... vor ihrer Kundmachung, sowie jedesmal vor ihrer Abänderung der Staatsverwaltung vorzulegen“ sind. „Insbesondere bleibt der Staatsverwaltung, mit Rücksicht auf die bestehenden Rechte, die Befugnis, aus öffentlichen Rücksichten übertriebene An-

forderungen in den Tarifsätzen zu mäfsigen ..."; ein Gleiches gilt für die Assekuranz und sonstigen Nebengebühren.

Das Konzessionsgesetz vom Jahre 1854 enthält (§ 10 lit. e) die Bestimmung, dafs „die festgesetzten, von 3 zu 3 Jahren einer Revision zu unterziehenden Tarife für den Personen- und Sachentransport und für die Nebengebühren dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern zur Genehmigung vorzulegen" sind. „Bei der Festsetzung der Tarife wird auf sämtliche obwaltende Verhältnisse, auf die Rentabilität der Bahn, auf die Tarife der Nachbarbahnen etc. angemessene Rücksicht genommen. Der Preistarif ist öffentlich kund zu machen, und es bleibt der Staatsverwaltung vorbehalten, dann, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15 % der Einlagen überschreiten, auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken." Bis in die Mitte der fünfziger Jahre wurde in Österreich die zuerst durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingeführte dreistufige Wertklassifikation beibehalten; zwei Jahre später erweiterte die südöstliche Staatsbahn diesen Tarif durch Ergänzungen für Eilgüter, lebende Tiere, Nebengebühren. Die erteilten Konzessionen weisen rücksichtlich der Tarife von Fall zu Fall die unterschiedlichsten Abweichungen auf; so ist beispielsweise die Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn bei Festsetzung des Tarifes an die Einwilligung der Staatsverwaltung gebunden; bei der Brünn-Rossitzer Eisenbahn behält sich die Staatsverwaltung die Einflufsnahme auf die Feststellung der Tarife ausdrücklich vor; sie ist insbesondere berechtigt, eine Ermäfsigung der Preise zu veranlassen, wenn der reine Gewinn 10 % übersteigt; durch den Zusatz vom 22. Oktober 1857 zur Konzessionsurkunde wird die Berechtigung der Staatsverwaltung jedoch insofern beschränkt, als der reine Gewinn 15 % der effektiv geleisteten Aktieneinzahlungen übersteigen mufs; für die Graz-Köflacher Eisenbahn ist das Eisenbahn-Konzessionsgesetz vom Jahre 1854 mafsgebend; dasselbe gilt auch für die Aussig-Teplitzer Eisenbahn und die Buschtehrader Eisenbahn, bei letzterer aber mit dem Beisatze, dafs das der Staatsverwaltung vorbehaltene Recht

der Mäſsigung des Gesellschaftsgewinnes erst dann eintritt, wenn dieser 10 % erreicht.

Der Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde die Maximalhöhe der Fahr- und Frachtpreise vorgeschrieben, mit der gleichzeitigen Befugnis, diese herabzusetzen, im ganzen oder nur für einzelne Gegenstände, für die ganze Ausdehnung oder nur für einzelne Strecken der Bahn, jedoch derart, daſs die Preise für die Längeneinheit bei gröſseren Entfernungen abnehmen . . ; der Wien-Neu-Szönyer Linie ist das Recht eingeräumt, die Preise für den Personen- und Sachentransport nach Umständen festzusetzen, jedoch bleibt der Staatsverwaltung vorbehalten, dann, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15 % der Einlagen überschreiten, auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken.

Für die lombardisch-venetianische Eisenbahn galt das Eisenbahn-Kozessionsgesetz vom Jahre 1854, wobei sich die Staatsverwaltung das Recht vorbehielt, in Fällen auſserordentlicher Teuerung der Lebensmittel die Frachtpreise für dieselben auf die Hälfte der Maximalpreise herabzumindern; der später zustande gekommenen Südbahngesellschaft, der Kaiserin Elisabeth-Bahn, sowie der Südnorddeutschen Verbindungsbahn (hier für die ersten 10 Jahre des Betriebes), wurde die Maximalhöhe der Fahr- und Frachtpreise ähnlich wie bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft begrenzt; das Gleiche gilt von der galizischen Karl Ludwig-Bahn, jedoch sind deren Tarifsätze von 10 zu 10 Jahren einer Revision zu unterziehen. Bei dieser Revision hat nach Verlauf der ersten 10 Betriebsjahre ein Warentarif per österreichische Meile und Zentner in den drei Klassen von 1, bezw. 1,5 und 2 kr. CM. einzutreten; wenn jedoch die Konzessionäre beweisen könnten, daſs nach diesen Tarifsätzen die konzessionierten Bahnen nicht einmal 7½ % Reinerträgnis liefern sollten, sind dieselben befugt, eine verhältnismäſsige Erhöhung des Tarifes anzusprechen, während die Staatsverwaltung auf keinen Fall berechtigt sein soll, den Tarif unter das angeführte Minimum der Preise herabzusetzen.

Auf der Reichenberg-Zittauer Bahn dürfen in An-

sehung des Tarifes für das Publikum keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung kommen, als für die k. sächsischen Staatsbahnen; für die Eisenbahn Eger-Asch sind die Tarife der bayrischen Staatsbahnen, und für Eger-Waldsassen die Tarife der bayrischen Ostbahnen maſsgebend; für die Böhmische Westbahn ist gleichfalls die Maximalhöhe der Fahr- und Frachtpreise begrenzt, jedoch behält sich die Staatsverwaltung mit Rücksicht auf die geleistete Staatsgarantie das Recht vor, jederzeit, nach Einvernehmung der Konzessionäre im ganzen oder im einzelnen eine Erhöhung oder Erniedrigung der Tarifsätze zu verordnen.

Bei der Turnau-Kraluper Eisenbahn wird den Konzessionären das Recht der freien Tarifbestimmung unter der Bedingung eingeräumt, daſs der Frachtsatz per Zentner und Meile 4 kr. ö. W. nicht überschreiten darf; auch für die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn wird die Maximalhöhe der Fahr- und Frachtpreise vorgeschrieben, nebst Ausnahmstarifen für Getreide, Holz, Mineralkohle, Erze, Eisenflossen und Bausteine; rücksichtlich der Frachtpreise der übrigen Gegenstände, der Festsetzung der Nebengebühren, der Klassifikation der Waren ist sich derart zu benehmen, daſs dieselben auf keinen Fall höher und lästiger sein dürfen, als auf der galizischen Karl Ludwig-Bahn.

Die Basis für das Tarifhoheitsrecht des Staates war demgemäſs eine äuſserst mannigfaltige.

Mit H. M. Erlaſs vom 23. Oktober 1858, betreffend die Umrechnung der Tarifsätze auf österreichische Währung und Zollgewicht wird nun den Eisenbahngesellschaften, welche es betrifft (Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Brünn-Rossitzer, Buschtehrader, Aussig-Teplitzer, Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiserin Elisabeth-, Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Galizische Karl Ludwig-Bahn) eröffnet, daſs mit a. h. E. vom 8. Oktober die unter dem 13. August 1858 vereinbarte, provisorische Abrundung der Einheitssätze in den Gebührentarifen, dann die Einführung des Zollzentners als Gewichtseinheit und Grundlage der Gebührenberechnung genehmigt wurde, und daſs dieses Provisorium mit 1. Januar 1859 in Anwendung gebracht werde;

eine wesentliche Änderung der Tarife trat mit dieser Maſsregel nicht ein.

Wenn seinerzeit die Triester Handels- und Gewerbekammer gegen die Ermäſsigung der Tarife auf der südlichen Staatsbahn Vorstellungen erhoben hatte, weil der Bezug des Kaffees sich von Hamburg ebenso billig wie von Triest nach Laibach stelle, so wurden bald nach Veräuſserung der Staatsbahnen Stimmen der Bevölkerung gegen die Höhe der Frachtsätze laut; unterschiedliche Mittel zur Beseitigung dieses Übelstandes werden in Vorschlag gebracht, und ein hervorragender Eisenbahnmann gelangt auf Grund umfassender Studien in einer von ihm veröffentlichten Schrift zu dem Schlusse, daſs zu allgemein billigen und dauernden Tarifermäſsigungen nur zwei Wege führen, „entweder die unbeschränkte Konkurrenz, die auf Kosten und Gefahr der sie schaffenden Industrie, keineswegs aber unter dem Schutze einer Staatsgarantie operiert, oder die Schaffung groſser Monopole, bei welchen eine weise Gesetzgebung jedem Miſsbrauch, jeder Interessengefährdung vorbeugt; das erstere sei unmöglich, es erübrigt nur das letztere; denn nur groſse Gesellschaften sind imstande, für Transporte, welche groſse Entfernungen durchlaufen, billige Tarife in Anwendung zu bringen; die Bilanz dieses Systems sei: Gewiſsheit in der Ausführung, Verringerung der unbedingt notwendigen Lasten, Vermehrung der zu gewärtigenden Vorteile.“

Trotz der mit vielem Geschick geführten Verteidigung der groſsen Monopole und trotz der angeblichen Unmöglichkeit gewann die Konkurrenz im Eisenbahnwesen stetig an Anhängern.

Die Staatseisenbahn-Gesellschaft hatte konzessionsgemäſs das Recht, den Tarif „in Gold- oder Silbermünze, aber stets nach dem jeweiligen Werte derselben in der Landeswährung zu erheben“, und sie machte hiervon für alle Transporte, mit Ausnahme von Militärgütern, Kohle, Getreide, Baumwolle und Salz, vom Juni 1859 ab Gebrauch; dieselbe Begünstigung wurde später der Kaiserin Elisabeth-, der Theiſs- und galizischen Karl Ludwig-, nicht aber auch der Südbahngesellschaft gewährt; die letztere suchte jedoch in Erwägung,

dafs sowohl der Kaufschilling für die lombardisch-venetianischen und südlichen Staatsbahnen, als auch die Aktien und Obligationen der Gesellschaft in klingender Münze gezahlt, bezw. eingezahlt wurden, um eine Änderung des betreffenden Konzessionsparagraphen nach; zufolge a. h. E. vom 29. August wurde mit H. M. Erlafs vom 4. September 1859 die Einhebung des Maximaltarifes in Gold- oder Silbermünze nach dem jeweiligen Werte derselben in der Landeswährung genehmigt. Mit dem Jahre 1860, als bereits zahlreiche Eisenbahnverbindungen nach dem Auslande bestanden, begann die Unzufriedenheit mit der Höhe der inländischen Frachtsätze. Die Wiener Handelskammer weist zuerst auf die Höhe der Tarife der Südbahn, welche durch die beschlossene Einhebung in Gold- oder Silbermünzen geradezu drückende wurden, hin; sie wendet sich, nachdem die Gesellschaft eine frühere Eingabe abweislich beschieden hatte, an das Ministerium um Unterstützung, insbesondere aber gegen die Begünstigung französischer Kohle ab Triest, welche schlechter und teurer als englische Kohle sei.

1861 stellen sich die Normaltarife der hervorragendsten Bahnen per österreichische Meile und Person bezw. Zollzentner in Kreuzern österreichischer Währung wie folgt:

Name	Personen			Frachten			Auf- und Ablade-gebühr	Anmerkung
	I	II	III	I	II	III		
Kaiser Ferd.-Nordb.. .	36	27	18	1,95	2,34	3,9	1,6	
Staatseisenb.-Gesellsch.	47	35	33	2,28	3,42	4,56	2,8	(30 % Agio-Zuschlag)
Südbahn-Gesellsch. . .	45	34	23	2,12	3,25	4,37	1,87	(25 % Agio-Zuschlag)
KaiserinElisabeth-Bhn.	40	30	20	1,95	2,73	3,9	1,6	(10 % Agio-Zuschlag f. Postzüge
	48	36						33,5 % Ag.-Z. f. Schnellzüge.
Theifsbahn.	47	35	23	1,95	2,73	3,9	1,6	(30 % Ag.-Z. f. Personenzüge)
Karl-Ludwig-Bahn . .	45	34	23	2,43	2,92	4,87	2	(25 % Ag.-Z. f. Personenzüge)

1862 machte sich, gleichwie in Deutschland, Frankreich und England, auch in Österreich eine lebhafte Agitation für die Herabsetzung der Güter- und Personentarife geltend. Der innere Handel und Verkehr Österreichs sei, hiefs es, durch die hohen Frachtsätze gänzlich unterbunden; sie vernichten auch den auswärtigen Handel, welchen alle Handelsverträge nicht beleben können, so lange die eigene Produktion in Bann gelegt sei; die Zunahme der Steuerlast und der erleichterte Mitbewerb des Auslandes dränge nach Mitteln, um billige Erzeugnisse im Inlande zu ermöglichen. Die Eisenindustrie, die gröfste und wichtigste des Reiches, liege beinahe ganz darnieder; der überdies noch mit einer hohen Steuer belastete Bergbau, namentlich auf Steinkohle — der Lebensnerv der ganzen Volkswirtschaft — sei ein aufserordentlich beschränkter, die Ausbeute der mächtigen Kohlenlager unmöglich; die Holzwirtschaft, trotz des Waldreichtums des Landes, das Fabrikat und das Gewerbe verzehren sich unter dem Joche des Tarifs, welcher durch ein monopolfreundliches Eisenbahngesetz geschützt sei. Das ersehnte Gebührengesetz vom 13. Dezember 1862, welches die Fahrkarten besteuerte, erschien insofern als eine bedenkliche Mafsregel, weil der Staat als Garant der subventionierten Eisenbahnen hierdurch mit betroffen wird.

Die von den Eisenbahnverwaltungen infolge des äufseren Druckes hie und da vorgenommenen Ermäfsigungen des Agiozuschlages konnten nicht befriedigen, und es wurde als Regulator der Frachtsätze das Losungswort „Linienkonkurrenz“, selbst mit Unterstützung der Staatsgarantie ausgegeben, und diese Theorie mit lebhaftem Beifall begrüfst. Der hierauf folgende Konkurrenzkampf zwischen einzelnen Gesellschaften auf dem Wege geheimer Rückvergütungen geführt, fand nach kurzer Dauer durch gegenseitige Abkommen ein baldiges Ende.

Das Ministerium konnte sich jedoch der mächtigen Bewegung, welche alle Kreise ergriffen hatte, nicht länger entziehen, und ordnete 1864 den Zusammentritt einer Tarif-Enquêtekommission unter Beiziehung von Vertretern des Abgeordnetenhauses der Eisenbahnverwaltungen, des Handels und der Industrie an, zur Prüfung der Tarife auf den öster-

reichischen Eisenbahnen und „um auf Grundlage einer richtigen und unbefangenen Erkenntnis und Würdigung bestehender Übelstände, bei Mehrung der freien Bewegung und Rechte der Bahnanstalten, jenen Verbesserungen Eingang zu verschaffen, welche das allgemeine Interesse und jenes der Industrie insbesondere verlangt“. Nachdem die erste Sitzung noch im Dezember 1864 stattgefunden hatte, verstärkte sich die Kommission durch mehrere Mitglieder und setzte ihre Beratungen über die verschiedenen in 25 Gruppen eingeteilten Industriezweige fort. Im Februar 1865 richtete das Handelsministerium an sämtliche Handels- und Gewerbekammern, landwirtschaftlichen Gesellschaften und sonstigen Vereine eine Aufforderung, ein Gutachten abzugeben über den Einfluſs der Bahntarife auf die verschiedenen Industriezweige, sowie überhaupt über jene Übelstände, welche beim Bahnbetriebe in seiner gegenwärtigen Gestalt auf den Handel und Verkehr schädlich einwirken.

Die niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer war die erste, welche den noch nicht endgültig festgestellten Entwurf des an das Handelsministerium zu erstattenden Gutachtens zu dem Zwecke veröffentlichte, um ein fachmännisches Urteil in den weitesten Kreisen und unter den verschiedenen Interessenten hervorzurufen; in dem Entwurf wurde Klage geführt über die groſse Verschiedenheit in den Normalsätzen der einzelnen Bahnen, über das System der rein persönlichen fallweisen Begünstigung bei Frachtermäſsigungen, während doch die Geschäftswelt bei der monopolistischen Stellung der Bahnen von ihnen mit vollem Rechte verlangen könne, daſs sie alle derartigen Begünstigungen generalisieren; weitere Wünsche betrafen eine bessere Regelung der einzuhaltenden Lieferfristen, eine Haftung für die Substanz der den Bahnen übergebenen Güter, eine promptere Ausgleichung der Nachnahmsbeträge, die allgemeine Einführung von Wagenladungsklassen, Beseitigung der obligatorischen Assekuranz auf Rohartikel u. s. w.

Mittlerweile hatten zwei Gesellschaften ermäſsigte Kohlentarife eingeführt, die Bergwerksabgaben waren herabgesetzt, die späteren Eisenbahnkonzessionen mit besonderer Berücksichtigung der Frachtsätze für Kohlen abgefaſst, doch blieb der

deutsche Pfennigtarif (0,416 kr. per Zentner und Meile), das Ideal, bezüglich dessen möglicher Einführung die Stimmen geteilt waren, unerreicht.

Noch im September 1867 wird im volkswirtschaftlichen Ausschufs des Abgeordnetenhauses die Revision des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854 in Anregung gebracht, und am 3. Februar 1868 erstattete die Tarif-Enquêtekommission dem Handelsministerium ihren eingehenden Bericht, welcher u. a. folgendes besagt:

Auf Grund der bestehenden Gesetze und der erteilten Konzessionen dürfte daher mit Ausnahme der Bahnen, welchen die Maximalhöhe der Fahr- und Frachtpreise nicht bestimmt ist, eine Revision der Tarife nicht durchgeführt werden können. Mit Rücksicht darauf, dafs die Herabsetzung der Tarife für den Handel, die Industrie und Agrikultur eine Lebensaufgabe des Staates geworden, entsteht die Frage, ob nicht aus dem Titel des Staatsnotrechtes und der allgemeinen Wohlfahrt eine solche selbst bei Bahnen, bei denen die Maximalhöhe der Tarife in der Konzession enthalten ist, eingeleitet werden könne. Dafs diese Frage bejaht werden müsse, ergiebt sich schon aus § 365 des bürgerlichen Gesetzbuches, nach welchem jeder sogar sein Eigentum abtreten mufs, wenn es das allgemeine Wohl fordert, wobei es natürlich ist, dafs den Beteiligten offen steht, die vermeintliche Entschädigung im gütlichen oder Rechtswege auszutragen. Dafs zur Ausübung des strengen Rechtes der Staatsverwaltung nur dann geschritten werden solle, wenn der Weg der Verhandlung fruchtlos versucht ist, ist selbstverständlich, und dürfte es angezeigt erscheinen, dafs die Staatsverwaltung zunächst mit den gröfsten drei Gesellschaften und zwar mit jeder besonders den Weg der Verhandlung beginne. Sollten wider Erwarten diese Verhandlungen nicht zum Ziele führen, dann wäre es Aufgabe der Legislative, den dringenden Forderungen der Volkswirtschaft durch gesetzliche Verfügungen Ausdruck zu geben. Gerechten Beschwerden der Eisenbahnen solle Abhilfe gewährt, beispielsweise für die Besteuerung eine allgemein gerechte Basis gewonnen werden, welche sowohl den Interessen des

Staatsschatzes, als auch den billigen Ansprüchen der Eisenbahn-Gesellschaften in gleicher Weise Rechnung trägt.

Das Eisenbahn-Konzessionsgesetz von 1854 und die Betriebsordnung von 1851, welche der staatlichen Aufsichtsbehörde einen zu engen Wirkungskreis einräumen, sind vollkommen veraltet, was um so nachteiliger ist, als der Wert dieser Gesetze schon bei deren Erlassung zweifelhaft war. Aufgabe der Generalinspektion wäre es, die gegenwärtige Leistungsfähigkeit einzelner Bahnen zu prüfen, um jenen Stockungen im Verkehr vorzubeugen, wie sie fast jedes Jahr sich zeitweise ereignen.

Das Komitee schlägt sonach Mafsregeln vor, welche

1) sofort im administrativen Wege getroffen werden können, und zwar ist

a) der Grundsatz festzuhalten, dafs der Transport eines und desselben Artikels auf kürzeren Strecken nicht teuerer sein darf, als auf längeren;

b) keine Eisenbahn berechtigt, Nebengebühren einzuheben, wenn sie nicht auch jene Verrichtung besorgt, für welche gesetzlich eine Nebengebühr besteht . . . ;

c) bei Begünstigungstarifen darf ein Unterschied im Mafsstabe des Tarifs nur in Bezug auf die Transportdistanz, nicht aber auch in Bezug auf die Verladungsstation gemacht werden . .;

d) die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingeführte Auf- und Ablegegebühr, dann die sog. Überfuhrgebühr über die Brücke bei Oderberg sind nicht gerechtfertigt, daher aufzuheben; und

2) im Wege der Verhandlung, eventuell der Gesetzgebung getroffen werden sollen.

Es sei der Personentarif per Meile in der I. Klasse mit 30, in der II. mit 25, in der III. mit 15 und in der IV. mit 10 kr. ö. W. festzusetzen; was die Gütertarife angeht, so wären anstatt der bisherigen

I. Klasse	2,0 — 1,56	kr.	ö.	W.	mit	4	Sätzen
II. „	2,93 — 2,25	„	„	„	„	6	„
III. „	4,0 — 3,12	„	„	„	„	4	„

in Zukunft eine Normalklasse mit 2,5 kr. und eine ermäfsigte Klasse mit 1,5 per Zentner und Meile, dann Wagenladungs-

klassen A 1,5 kr., B 1,25 kr. und C. 1,0 kr. ö. W. für die erste mit einer je nach der Entfernung fallenden Skala festzusetzen, wobei für Eilgut die doppelte Gebühr der Normalklasse, für sperriges Gut die doppelte Gebühr der ermäfsigten Klasse zu entrichten käme u. s. w.

Eisenbahnvorlagen.

Die keineswegs unbescheidenen Erwartungen bezüglich des Eisenbahnprogramms (1864) blieben leider aus, denn das Kapital verhielt sich demselben gegenüber gänzlich ablehnend; unter solchen Verhältnissen mufste die Regierung abermals die Initiative ergreifen, welche auch bereits in der Thronrede vom 14. November 1864 Ausdruck findet: „Die Vorteile erkennend, welche die Vervielfältigung der Verkehrsmittel Meinem Reiche in jeder Beziehung zu bieten vermag, habe ich Meine Regierung beauftragt, fortan der planmäfsigen Ausführung eines den Bedürfnissen Meiner Königreiche und Länder genügenden Netzes von Eisenbahnen ihre ununterbrochene und energische Thätigkeit zuzuwenden. Dieser Meiner Absicht gemäfs wird Meine Regierung in naher Zeit eine Reihe von Gesetzentwürfen über die Staatsgarantie, welche von mehreren Eisenbahnunternehmungen angesprochen wird, an Sie gelangen lassen." Auf Grund des der Regierung erteilten aufserordentlichen Kredits von 30 Mill. fl. zur Vornahme von Notstandsarbeiten (Eisenbahnbauten) durch Gewährung verzinslicher Vorschüsse wurden die Siebenbürger Eisenbahn, später, wie bereits hervorgehoben, die Pest-Losonczer- und die Alföld-Bahn als Notstandsbauten in Angriff genommen. Da die beiden letzteren Bahnen bereits besprochen wurden, übergehen wir auf die interessante Geschichte der

Siebenbürger Bahn, und müssen dabei etwas weiter ausholen. Eine der verworrensten Eisenbahnfragen war es, welche durch ungünstige Geldverhältnisse, Meinungsverschiedenheit, ja geradezu Begriffsverwirrung nahezu zwei Jahrzehnte ihrer Lösung harrte; Nationalität, Privatinteresse und Politik verbitterten den Kampf, und wir können dem Ausspruche einer mafsgebenden Persönlichkeit nur zustimmen, welche behauptete,

dafs geschickte Anwälte diese Angelegenheit so verdreht hatten, dafs Laien sich nicht mehr auskannten. Wir lesen heute mit Staunen, dafs diese Eisenbahn nur dann Berechtigung habe, und den Ansprüchen des Reiches, Landes- und Welthandels Genüge leiste, wenn sie die Walachei durchschneidend an die Gestade des Schwarzen Meeres führe, Europa mit Trapezunt und Konstantinopel, Ägypten und Ostindien verbinde; mit Beschämung müsse zugestanden werden, hiefs es, dafs in Österreich eine Reihe von Binnenbahnen gebaut wurde, bevor man an diese Weltbahn dachte; man müsse aufs tiefste bedauern, dafs der Blick der Regierung durch eine Anzahl geringfügiger Nebenrücksichten von der Verfolgung dieser Aufgabe abgelenkt wurde.

Es fehlt uns heute der Mafsstab für die Hoffnung, dafs diese Bahn den Goldzuflufs aus dem fernen Osten herbeiführen und auf ein allmähliches Verschwinden des Goldagios einwirken werde.

Schon im Jahre 1848 fafste der ungarische Landtag (infolge einer Anregung seitens des Grafen St. Szecheny) für Zwecke des levantinischen Welthandels den Bau einer Linie nach Siebenbürgen ins Auge und zwar von Grofswardein über Klausenburg-Schäfsburg-Kronstadt und dem Bodza- (Buzau-) Pafs, oder von Pest über Szolnok und Arad nach Bukarest, während Siebenbürgen von Debreczin über Szathmar und Klausenburg erreicht wird, jedoch war eben diese Zeit wirtschaftlichen Plänen nicht günstig. Drei Jahre später beschäftigen sich sowohl die Zentralbefestigungskommission des Reiches, als auch das Kriegsministerium auf Grund der von den Handelskammern eingeholten Gutachten mit einer Linie von Temesvar (Arad) nach Hermannstadt, welche vor allen anderen aus militärischen Rücksichten als die wichtigste und der Zeitfolge nach zuerst auszuführende empfohlen, während die Zweigbahn-Langendorf-Karlsburg (3/4 Meilen) als wünschenswert bezeichnet wurde; später wäre die Verbindung Szolnoks mit Debreczin anzustreben, und dann der direkte Weg über Szathmar-Nemethy durch das Szamosthal nach Klausenburg, oder was in militärischer Be-

ziehung noch vorteilhafter wäre, von Szolnok durch das Köröstbal in der Richtung nach Klausenburg zu eröffnen.

Als die südöstliche Staatsbahn, sowie der Ausbau der Theiſsbahn an Private überlassen wurde, stellte man auch den Bau der siebenbürgischen Eisenbahn der Privatthätigkeit anheim, was nun umsomehr die gröſsten Schwierigkeiten mit Rücksicht auf die Wahl der Richtung im Gefolge hatte.

In dem durch die Wiener Zeitung vom 10. November 1854 (s. S. 182) veröffentlichten Eisenbahnnetze werden die Linien Temesvar-Alt Arad-Hermannstadt-Walachische Grenze und Kronstadt, dann Hermannstadt-Karlsburg-Klausenburg und Groſswardein zum Anschluſs an das ungarische Eisenbahnnetz angeführt.

Für den Bau der Linie Groſswardein-Klausenburg-Kronstadt hatte sich 1855 ein Komitee gebildet, welches auch die Geldmittel für die Vorarbeiten zeichnete; ein Jahr später sendet die Regierung Ingenieure nach Siebenbürgen, um unter den folgenden 3 Tracen die vorteilhafteste auszuwählen und zwar

1) Arad-Hermannstadt-Kronstadt-Buzau-Paſs;
2) Groſswardein-Klausenburg-Hermannstadt-Kronstadt-Buzau-Paſs, endlich
3) Groſswardein-Klausenburg-M. Vasarhely-Kronstadt-Buzau-Paſs.

Die erste wurde empfohlen und gleichzeitig hervorgehoben, daſs der Rotenturmpaſs den leichtesten Übergang von Siebenbürgen nach der Walachei bilde.

Auf Grund der Vorlagen wurde einem Bewerber am 20. September 1856 die Konzession für eine Eisenbahn von Arad nach Hermannstadt-Kronstadt an die walachische Grenze in Aussicht gestellt und gleichzeitig Unterhandlungen mit der walachischen Regierung wegen der Fortsetzung der Bahn bis zum Schwarzen Meere angeknüpft; der Bewerber lieſs jedoch den Plan bald wieder fallen.

Im selben Jahre wird die Frage gleichzeitig und zwar in den Städten Klausenburg, M. Vasarhely und Hermannstadt wieder aufgegriffen; in Klausenburg unterstützte der damalige Kreisvorsteher v. Kriegsau das Projekt Groſswardein-Klausen-

burg-Kronstadt-Buzau-Paſs aufs wärmste, dem sich auch offizielle Stimmen zuneigten. Das Wiener Komitee zur Bildung einer Aktiengesellschaft, dem sich Vasarhely bereitwillig anschloſs, veranlaſste neuerliche Studien durch englische Ingenieure, welche die Trace Groſswardein - Klausenburg - Torda - Tövis - Mediasch-Schäſsburg-Kronstadt mit den Flügeln Tövis-Karlsburg und Köpisch-Hermannstadt, sowie den Buzau-Paſs als Übergang empfahlen, und erhielt die Bewilligung zu den Vorarbeiten für die genannte Linie, event. für eine Zweigbahn von M. Vasarhely nach Hermannstadt auf die Zeitdauer von zwei Jahren. Am 9. Dezember 1856 überreichte eine englische Firma dem Komitee ein genau formuliertes günstiges Projekt für diese Linie gegen die Zahlung einer Pauschalsumme; nachdem jedoch die nötigen Geldmittel nicht aufgebracht werden konnten, entschied die Regierung in Anbetracht der finanziellen Verhältnisse vor Ablauf von drei Jahren für siebenbürgische Eisenbahnen keine Konzession zu erteilen.

Die walachische Regierung brachte naturgemäſs dem Zustandekommen einer Eisenbahn, welche das eigene Land in der ganzen Länge durchzieht, das gröſste Interesse entgegen; deshalb verwarfen die Kammern schon 1856 die Linie Buzau-Paſs-Braila und stellten ein anderes Netz auf, das vom Schwarzen Meer ausgehend über Bukarest nicht nördlich, sondern westlich, die Walachei quer durchziehend, den Anschluſs an die österreichischen Bahnen finde. Dieses Programm war durch den Bau der Linie Czernawoda - Küstendje der Ausführung bereits näher gerückt, und aus diesen Gründen der Anschluſs beim Vulkan-Paſs an eine durch das Schyl- oder Zsillthal nach Arad zu führende Bahn, oder bei Orsowa bzw. Basiasch an die südöstliche Staatsbahn, angeregt.

Aus strategisch-militärischen Rücksichten war Österreich nicht in der Lage, eine Bahnführung zwischen Orsowa und Basiasch (122 km entlang der Donau), deren Endpunkt unter unmittelbarer Beherrschung der türkischen Festung Ada-Kalèh und der Forts am rechten Donauufer ist, zuzustimmen, wodurch überdies Siebenbürgen vom Weltverkehr abgeschlossen, und der

Bahnbau dort, wenn nicht ganz in Frage gestellt, mindestens sehr erschwert würde.

Um das rege Interesse an der Bahn nicht erkalten zu lassen, wurde die Vornahme nochmaliger Studien angeordnet, und zu diesem Behufe der Ministerialrat Ghega im Jahre 1859 nach Siebenbürgen entsendet, mit dem Auftrage, sein Augenmerk besonders dahin zu richten, ob sich die verschiedenen in Vorschlag gebrachten Linien nicht vereinen liefsen.

Am 20. Januar 1860 entledigte sich Ghega mit einem umfassenden Gutachten seiner Aufgabe, in welchem er die Ansicht vertritt, dafs, wenn Siebenbürgen Eisenbahnen erhalten solle, diesen die gröfstmögliche Ausdehnung im Lande selbst zu geben sei, dafs sonach die Trace Grofswardein-Klausenburg-Kronstadt-Buzau-Pafs den Landesinteressen am meisten entspreche, jedenfalls aber auch die Bahn von Klausenburg südlich zu führen sei, um das Marosthal und Hermannstadt zu erreichen; die kurz vorher eingetretenen Kriegsereignisse drängten jedoch alle Pläne in den Hintergrund.

Im Jahre 1861 treten nun zwei Bewerber auf und zwar a) Der „Kronstädter Bergbau- und Hüttenaktien-Verein“ für die Linie Arad-Kronstadt-Landesgrenze, welchem nur die Bewilligung zur Vornahme von Vorarbeiten bewilligt wurde; b) das Hermannstädter Komitee für Arad-Hermannstadt-Rotenturmpafs, dem jedoch, als die angestrebte Vereinigung mit dem erstgenannten mifslang, bedeutet wurde, dafs diese Linie nur seinerzeit und im Zusammenhange mit den anderen Siebenbürger Eisenbahnen in Betracht gezogen werden könne.

Der Kronstädter Verein betraute den damaligen Direktor der Theifsbahn-Gesellschaft mit den Vorarbeiten; die zu überwindenden grofsen technischen Schwierigkeiten zwischen Grofswardein und Klausenburg bei der Übersteigung des „Kiralyhago, der mächtigen Kraftentfaltung der Natur“ sowie am Buzaupafs, der unverhältnismäfsige Aufwand an Zeit und Geld, ferner die Überzeugung, dafs vorerst doch Arad-Hermannstadt und erst später die Fortsetzung nach Klausenburg und Kronstadt in Angriff zu nehmen sei, veranlafsten den Verein zum Aufgeben seines Planes, worauf die Theifsbahn nach Erwägung

dreier Projekte als selbständiger Bewerber auftrat; die ungünstigen Geldverhältnisse vereitelten jedoch abermals alle Pläne.

Nun entbrennt neuerdings der Kampf über diese Eisenbahnfrage, indem gewichtige Stimmen laut wurden, dafs keine der vorgeschlagenen Eisenbahnen den Interessen Siebenbürgens vollständig entspräche, denn jede Bahn müsse das Marosthal erreichen, und Karlsburg, die einzige Festung des Landes, den Hauptknotenpunkt des Landes bilden.

Für den Übergang in die Walachei konnten nach damaliger Anschauung und der Konfiguration der Gebirge am meisten entsprechend, nur der Rotenturmpafs entlang der Aluta und der Buzaupafs in Frage kommen. Eine der einflufsreichsten Personen Siebenbürgens, der Handelskammer-Präsident C. Maager, nahm entschieden Partei für die Linie Grofswardein-Klausenburg-Kronstadt, indem er sich hiebei auf die an das Handelsministerium gerichtete Denkschrift des auch als Volkswirt hochgeachteten Feldmarschalls von Hefs beruft, welcher „deren baldigste Ausführung im Interesse der Monarchie und ihrer zu erhöhenden Steuerkräfte empfiehlt, selbst wenn sie mit grofsen finanziellen Opfern an Zinsengarantie verbunden wäre“; er berief sich ferner auf das Gutachten Ghegas, auf die strategische Wichtigkeit der Linie, welche von militärischen Fachmännern, insbesondere aber den drei Militärgouverneuren Siebenbürgens (den Fürsten Schwarzenberg, Liechtenstein und Graf Crenneville) anerkannt wurde; es neige sich ja endlich auch mit Recht die Regierung dieser Bahn zu, der in ihrer Führung zum Hafenplatze Galatz die Aufgabe zufalle, die Handelsbeziehungen nach Südrufsland, dem Nordosten des Schwarzen Meeres und Persien zu vermitteln, trotzdem die Rotenturmpafslinie vielleicht wohlfeiler und leichter herzustellen sei.

Die Gegner Maagers warfen diesem vor, er habe den Vorzug möglichst vieler Landesbahnen gegenüber Weltbahnen erfunden, auch die Citate aus Ghegas Gutachten unrichtig aufgefafst, sie beweisen gerade das Gegenteil; die siebenbürgische Schwarze-Meerbahn führe nur über Arad-Hermannstadt-Rotenturmpafs und Bukarest, die Linie Grofswardein-Buzaupafs-Braila oder

Galatz bedürfe doch erst der Einwilligung der walachischen Regierung und Landesvertretung sowie der Pforte, bevor der etwa 68 Mill. fl. beanspruchende Bau begonnen werden könne; endlich liegen die Donaumündungen noch immer 70 Meilen unterhalb Galatz oder Braila, versanden häufig, frieren zu, und heftige Stürme machen sie unzugänglich; überdies habe der walachische Landtag bereits beschlossen, die Eisenbahn von Czernawoda weiter nach Bukarest zu führen.

Thatsächlich beschäftigte sich die walachische Regierung bereits im Jahre 1860 mit der Änderung der ursprünglichen Tracenführung der Linie Bukarest-Slatina-Krajowa-Orsowa, worauf sie später (1863) deren Ablenkung nach dem nordwestlicher gelegenen Piteschti beschloſs und sich somit dem Rotenturmpaſs auf etwa 70 km näherte.

Mit a. h. E. vom 14. Juli 1862 wurde die Fortsetzung der Theiſsbahn von Arad und Groſswardein durch Siebenbürgen an die walachische Grenze sowohl über Hermannstadt als auch Kronstadt grundsätzlich genehmigt, und das Handelsministerium ermächtigt, mit Bauunternehmern in Verhandlungen zu treten, was eine groſse Zahl von Bewerbungen zur Folge hatte:

a) eine belgische Gesellschaft für Groſswardein-Klausenburg-Schäſsburg-Kronstadt-Landesgrenze nebst Flügeln nach Karlsburg und Hermannstadt, etwa 83 Meilen; vonseiten der Unternehmer wurde für die Linien Groſswardein-Kronstadt nebst Flügeln, zusammen 73 Meilen auſser anderen Begünstigungen unter Zugrundelegung eines Anlagekapitals von 100,7 Mill. fl. eine Gewährleistung von 5,055 Mill. fl. beansprucht; die Garantie für Kronstadt-Landesgrenze solle später ermittelt werden; käme jedoch vorerst der Bau der Linie Groſswardein-Klausenburg-Enyed-Tövis in das Kokelthal nebst den Zweigbahnen nach Karlsburg und Hermannstadt (50 Meilen) zur Ausführung, so ermäſsigt sich das beanspruchte jährliche Reinerträgnis auf 3,35 Mill. fl. Silber;

b) ein ungarisches Konsortium für nahezu dieselbe Linie: Groſswardein-Klausenburg-Kronstadt-Landesgrenze nebst Zweigbahnen nach Karlsburg und Hermannstadt, wofür auſser anderen Begünstigungen ein 5,2% Reinerträgnis von dem An-

lagekapital per 85 Mill. fl. ö. W. beansprucht wurde. Das Komitee erklärte sich ferner zur Ausführung einer Eisenbahn Arad - Karlsburg - Hermannstadt - Rotenturmpaſs nebst Zweigbahnen von Karlsburg nach Klausenburg und Kronstadt bereit;

c) eine englische Firma für Arad - Hermannstadt - Rotenturmpaſs nebst der Zweigbahn nach Marosporto und Karlsburg etwa 42½ Meile; beansprucht wurde ein 5,2 %oiges Reinerträgnis vom Anlagekapital per 63 Mill. fl. ö. W., woraus sich eine Jahresgarantie von 3,276 Mill. fl. oder rund 77 000 fl. per Meile ergiebt;

d) von anderer Seite wurde für dieselbe Eisenbahn ein jährliches Reinerträgnis von nur 3,081 Mill. fl. oder 72,500 fl. per Meile;

e) dann noch für dieselbe Bahn ein 5,2 %oiges Reinerträgnis vom Anlagekapital per 53 Mill. fl. oder eine Annuität von 2,756 Mill. fl. bzw. 64 847 fl. per Meile beansprucht; es stand für diese Linie

f) ein weiteres Angebot in Aussicht mit nur 55 000 fl. Reinertrag per Meile; es würde sich

g) auch diese Summe noch verringern, wenn es gestattet werden sollte, Obligationen unter Staatsgarantie auszugeben;

h) endlich fand sich noch ein Unternehmer für das gesamte Eisenbahnnetz, wie es die Regierung aufzustellen beabsichtige.

Sollte das Unternehmen nicht an dem Widerstande der walachischen Regierung scheitern, so galt es, einen Anschluſspunkt zu ermitteln, welcher Bukarest berücksichtige, und das konnte nicht bloſs durch eine, wie man mehrseitig glauben machen wollte, sondern durch verschiedene Routen erreicht werden, und zwar die Linie:

1) Groſswardein, durch das Körös- und Marosthal nach Karlsburg, im Kokelthal nach Schäſsburg, durch das Alutathal nach Kronstadt und über den Buzaupaſs und Plojeschti nach Bukarest; die Länge der ganzen Linie beträgt etwa 100 Meilen, hiervon bis zur Reichsgrenze 73 Meilen und deren Baukosten 67,5 Mill. fl.; sie tritt nördlich der Maros in Siebenbürgen ein und durchzieht das Land in der gröſsten Ausdehnung. Für diese Linie setzte sich Ungarn mit ganz besonderem Nachdruck

ein, und ein nationales Blatt fordert dazu auf, „die nötigen Millionen zu zeichnen, damit die patriotische Groſswardeinerbahn nicht einer auf Gewinn abzielenden Gesellschaft in die Hände falle“;

2) von Arad längs der Maros über Karlsburg durch das Kokelthal nach Kronstadt und Bukarest, in einer Gesamtlänge von 95,5 Meilen, wovon 68,5 Meilen und 57 Mill. fl. Baukosten auf die österreichische Strecke entfallen; hiefür sprachen entschieden die günstigen Terrainverhältnisse; für beide genannten Linien war bereits die Bewilligung zu den Vorarbeiten ertheilt, als hauptsächlich infolge der geänderten Tracenführung der walachischen Eisenbahn sich noch eine

3) hinzugesellte und zwar von Arad über Hermannstadt durch den Rotenturmpaſs nach Piteschti und Bukarest, in der Gesamtlänge von 70 Meilen, bei welcher 42 Meilen und 31,5 Mill. fl. Baukosten auf Oesterreich entfallen; man fand, nachdem auch die österreichische Regierung sie bevorzugte, daſs diese vielumworbene eigentliche Schwarze-Meer Eisenbahn „schon von der Natur durch die Thäler der Maros und Aluta vorgezeichnet sei“, und daſs sie, siebenbürgisches Gebiet allerdings nur wenig durchschneidend, doch um mehr als die Hälfte wohlfeiler sei.

Mit dem am 11. Dezember 1863 im Reichsrat eingebrachten Gesetzentwurf, betreffend die Gewährung einer Staatsgarantie für Eisenbahnen nach und in dem Groſsfürstentum Siebenbürgen sollte nun die Regierung zur Anlage eines Netzes ermächtigt werden, welches Karlsburg als Knotenpunkt aufstellt und alle übrigen rivalisirenden Linien enthält; dasselbe umfaſst a) die Linien Arad-Hermannstadt-Reichsgrenze nebst Zweigbahn nach Karlsburg; b) Karlsburg-Klausenburg; c) Klausenburg-Groſswardein; d) Karlsburg-Kronstadt-Grenze.

Die gesetzmäſsige Behandlung der Vorlage muſste jedoch vertagt werden.

Die stetig um sich greifende Verarmung des Landes, Steuerrückstände waren fast nur mehr durch Militär-Exekution einzutreiben, die Miſsernte des Jahres 1863 und verheerende Überschwemmungen nötigten die Regierung zu raschem Handeln

und so wurde sie mit der a. h. E. vom 5. Juli 1864 ermächtigt, den Unterbau der Strecke Arad-Alvincz als Notstandsbau sofort und zwar vorläufig auf Staatskosten in Angriff zu nehmen, die Linie Arad-Alvincz-Hermannstadt zum Rotenturmpaſs nebst der Zweigbahn Alvincz-Karlsburg (42,5 Meilen) durch Konkurrenzverhandlungen sicherzustellen, und zu diesem Behufe wegen vorschuſsweiser Bestreitung der Auslagen mit der Kreditanstalt, sowie wegen Führung des Baues unter Staatskontrolle mit der Theiſsbahn Übereinkommen abzuschlieſsen.

Ein verheiſsungsvoller Schritt war damit wohl gethan, aber der Bau ging infolge der unzureichenden Mittel — die Kreditanstalt war ermächtigt, Geldvorschüsse nur bis zur Höhe von fünf Mill. fl. für Staatsrechnung zu verabfolgen, welcher Vorschuſs pro 1864 mit 5%, pro 1865 mit 6% zu verzinsen und Ende 1865 zurückzuerstatten sei — nur äuſserst langsam von statten. Zur Erreichung einer festen Grundlage für die betreffende im Reichsrate einzubringende Gesetzesvorlage wurde eine Offertausschreibung gewählt.

Die diesbezügliche „Kundmachung“ erschien am 9. Juni 1864, mit welcher unter den gleichzeitig bekanntgegebenen Bedingungen und Zugeständnissen Bewerber um die definitive Konzession zur Ausführung dieses Unternehmens zur Einbringung von Offerten eingeladen wurden.

Der Siebenbürger Landtag, welchen diese Lösung der vielbestrittenen Eisenbahnfrage, — die nur ein Teilstück sichert, die Flügelbahn nach Karlsburg, die Fortsetzung der Linie nach Kronstadt, sowie die Anschluſsfrage überhaupt in Schwebe läſst, den zwei Sackbahnen Österreichs (Staatseisenbahn-Gesellschaft und Theiſsbahn) noch eine dritte hinzufügt — nicht befriedigte, beschloſs in seiner Sitzung vom 30. Juni d. J. Se. Majestät zu bitten, anzuordnen, daſs über den Punkt des Anschlusses der Siebenbürger Eisenbahn mit den Regierungen der Vereinigten Donaufürstentümer noch vor Beginn der Arbeiten Vereinbarungen getroffen, aus volkswirtschaftlichen und Handelsrücksichten Kronstadt als Anknüpfungspunkt festgestellt, endlich nach Maſsgabe der erzielten Vereinbarungen dem Reichs-

rat bei Beginn der nächsten Session neue Vorlagen zur verfassungsmäſsigen Beschluſsfassung unterbreitet werden sollen.

Auf Grund der Ausschreibung waren bis zum Eröffnungstage, 16. Juli 1864, nur zwei Offerten (Kreditanstalt und ein englischer Unternehmer) eingelaufen; die erstere beanspruchte für das Anlagekapital von 44 Mill. fl. eine Zinsgarantie von 2,2 Mill. fl. und eine 90jährige Konzessionsdauer, der letztere eine Garantiegewährung von 2 Mill. fl. für 85 Jahre; keine der beiden Offerten entsprach jedoch der Regierung.

Am 29. November 1864 wurde der Gesetzentwurf zur verfassungsmäſsigen Behandlung vorgelegt; derselbe nahm für die Linie Arad-Alvincz-Hermannstadt-Rotenturmpaſs und Alvincz-Karlsburg vom Tage der Eröffnung der ganzen Linie (34,5 Meil.) die Gewährung eines jährlichen Reinerträgnisses von 2,032 Mill. fl. in Anspruch; die Bahnstrecke Hermannstadt-Reichsgrenze sei erst dann herzustellen, wenn der Anschluſs sichergestellt ist; die Garantiegewährung für Arad-Hermannstadt und Alvincz-Karlsburg solle nur 1,788 Mill. fl. betragen.

Der vom Hause eingesetzte Eisenbahnausschuſs sprach sich gegen die Vorlage aus; er empfahl, nachdem die Anträge, über die Vorlage zur Tagesordnung überzugehen, und die Bahn auf Staatskosten herzustellen, an der durch die Lage der Staatsfinanzen begründeten Opposition der Regierung scheiterten, die definitive Konzession nur für Arad-Alvincz-Karlsburg (27,5 Meil.) zu gewähren, und bezüglich der Fortsetzung der Linie, sowie der Ermittlung der vorteilhaftesten Städteverbindung neuerliche Studien einzuleiten. Der Ausschuſsbericht, welcher sich mit der geschichtlichen Darstellung und den Verhandlungen der Eisenbahn, ferner mit der „allerunterthänigsten Repräsentation" des vom Siebenbürger Landtage gefaſsten Beschlusses, endlich mit dem Gesetzentwurfe selbst eingehend beschäftigte, tadelte die Regierung, obgleich sie das mit der Kreditanstalt am 6. Juli 1864 abgeschlossene Übereinkommen zur Kenntnis gebracht hatte, daſs sie zur Bauführung der Linie Arad-Alvincz eine Kreditoperation ohne vorherige Genehmigung des Reichsrats abgeschlossen, und die Gründe hiefür nicht wenigstens nachträglich bekannt gegeben habe, worauf endlich die Annahme der geänderten Vorlage erfolgte.

Das Gesetz vom 10. August 1865 betreffend den Bau und Betrieb einer Lokomotivbahn von Arad über Alvincz nach Karlsburg ermächtigt die Regierung diesen Bau in der Art zu bewerkstelligen, daſs sie die Ausführung, einem Unternehmer unmittelbar übertrage und die zum Bau nötigen Gelder bis zu dem Maximalbetrage von 13,5 Mill. fl. im Wege des Kredits aufbringe, oder aber eine Konzession hiefür erteile. Für den Fall einer Konzessionserteilung wird die Regierung ermächtigt, die Gewährung eines jährlichen Reinerträgnisses von 1,05 Mill. fl. ö. W. Silber vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Linie zuzusichern; die Linie ist binnen drei Jahren vom Tage der Ausfertigung der Konzessionsurkunde dem öffentlichen Verkehr zu übergeben.

Der Konzessionär ist verpflichtet auf Grund des ihm mitgeteilten Übereinkommens vom 6. Juli 1864, welches zwischen der Staatsverwaltung einerseits, der österreichischen Kreditanstalt und der Theiſsbahn-Gesellschaft andererseits über die sofortige Inangriffnahme des Baues der Bahn vereinbart wurde, sowohl die zum Bau verwendeten Gelder samt festgesetzten Zinsen als auch alle anderen Auslagen zu vergüten.

Die Dauer der Konzession ist auf 85 Jahre begrenzt.

Um die Konzession bewarben sich frühere Mitglieder des Kronstädter Vereins, welche diese auch am 18. August 1866 als Erste Siebenbürger Eisenbahngesellschaft in teilweiser Abänderung des Gesetzes vom 10. August 1865 und zwar auf Grund des allerhöchsten Patentes vom 20. September 1865 erhielten; von der gleichzeitig konzessionierten Zweiglinie durch das Zsillthal von Piski nach Petroszeny, für welche die Bewilligung zu den Vorarbeiten mit Min.-Erlaſs vom 14. September 1866 erteilt wurde, war im Gesetze keine Rede; weiter wurde die Gewährung eines fünfprozentigen Reinerträgnisses von dem aufgewendeten und gehörig nachzuweisenden Anlagekapital nebst der Tilgungsquote (ohne jede ziffermäſsige Beschränkung) auf 90 Jahre erteilt.

Der Geldmarkt erachtete jedoch die von der Regierung gewährten Begünstigungen als zu geringe, und erst neuerliche weitergehende Zugeständnisse (Additional-Übereinkommen vom

17. Februar 1867) waren imstande, ihn für dieses Unternehmen zu gewinnen. Hiermit fand die durch etwa 20 Jahre ganz Österreich in Atem haltende Siebenbürger Eisenbahnfrage ihren vorläufigen Abschlufs.

Mit dem Jahre 1865 beginnt eine regere Eisenbahnthätigkeit. Im Februar sind beim Handelsministerium bereits die Gutachten aller Handelskammern und Körperschaften über den Entwurf von 1864 eingelaufen, welcher, wie die „Wiener Zeitung“ berichtet, „somit zur weiteren Prüfung an die Zentralstellen geleitet und dann Sr. Majestät zur allerhöchsten Sanktion unterbreitet wird“; die Sichtung des massenhaften Materials an und für sich, noch mehr aber eine Übereinstimmung der verschiedensten Gegeninteressen zu erzielen, war keine geringe Arbeit. Zu dieser Zeit wurde, wie oben erwähnt, im Abgeordnetenhause der Antrag eingebracht, Eisenbahnen auf Staatskosten zu bauen; wäre derselbe zum Beschlufs erhoben worden, so hiefse das so viel, als alle weiteren Pläne auf Jahre hinaus zu vertagen; kurze Zeit hierauf fällt im Hause das Losungswort „Linienkonkurrenz“, um dasselbe später der Verwirklichung entgegenzuführen.

Die Regierung beeilte sich mit der Einbringung weiterer Eisenbahnvorlagen; eine solche betraf Begünstigungen für die Unternehmung der Eisenbahn von

Kaschau nach **Oderberg** mit einer Zweigbahn von Abos nach Eperies. In der Denkschrift wird hervorgehoben, dafs die Bahn bestimmt sei, eine besonders fühlbare Lücke in dem Eisenbahnnetze der Monarchie auszufüllen; die zu erbauende Bahn soll von Kaschau im Anschlufs an die Theifsbahn ausgehen und durch das Hernad-, Poprad- und Waagthal, letzteres in Sillein verlassend, über den Jablunkauer-Pafs (also die erste Überschienung der Karpathen), dann über Teschen, Karwin und Orlau zum Anschlufs an den Knotenpunkt Oderberg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und bezw. an die preufsische Wilhelmsbahn geführt werden (46,02) Meilen; bei Abos im Hernadthale soll die Zweigbahn nach Eperies ausästen (2,15 Meilen); die Gesamtlänge beträgt sonach 48,17 Meilen. Die Bahn ist ein allgemeines Erfordernis für den Verkehr der

nördlichen, östlichen, südlichen Teile Ungarns und dessen Hinterländer mit Schlesien, Mähren und Galizien, dann mit dem nördlichen und nordwestlichen Deutschland; beim Zustandekommen einer Eisenbahn durch die Marmaros nach der Bukowina und nach Siebenbürgen und bei Fortsetzung derselben einerseits an die Donaumündungen und nach Varna, andererseits nach Odessa wird die Kaschau-Oderberger Bahn in Verbindung mit der Zweigbahn nach dem strategisch-wichtigen Punkte Eperies als Mittelglied einer Weltverkehrsbahn auch in militärischer Beziehung hohe Bedeutung erlangen; die Zwecke der Bahn sind also:

Die zur Hebung der volkswirtschaftlichen Zustände dringend erforderliche Erleichterung des allgemeinen wechselseitigen Verkehrs mehrerer Länder untereinander und mit dem Auslande; die Befriedigung wichtiger militärischer und strategischer Anforderungen; es möglich zu machen, dafs aus einem grofsen und fruchtbaren Landesgebiete die daselbst im Überflufs vorhandenen Bodenprodukte abgesetzt, bezw. exportiert werden können; endlich mehreren höchst wichtigen, der gröfsten Entwicklung fähigen, unter den bestehenden Verhältnissen aber in ihrer ferneren Existenz bedrohten Industriezweigen und der von grofsem Notstande bedrohten zahlreichen Bevölkerung zu Hilfe zu kommen.

Um die Konzession bewerbe sich jetzt eine belgische Firma, welche nach Erlangung der Vorkonzession 1862, bereits am 10. September 1863 dem Handelsministerium das Bauprojekt unterbreitet und bezügliche Anträge gestellt hat; die Prüfung der Trace sei erfolgt und hierüber am 15. Oktober 1864 Bericht erstattet worden. Das Anlagekapital für die Haupt- und Nebenbahn mit 42,75 Mill. und bezw. 2,39 Mill. fl. angenommen, erhöhe sich durch Administrationskosten während einer vierjährigen Bauzeit, Stempelgebühren für Aktien und Obligationen, Veränderungsgebühren bei Grund- und Realitätenerwerbung, Kursverlust und Interkalarzinsen auf 49,701 Mill. fl., wovon die 5 % Interessen, einschliefslich Amortisation, für 90 Jahre 2,516 Mill. fl. Silber betragen.

Das betreffende Gesetz vom 10. August 1865 ermächtigt

die Regierung, für diese Eisenbahn vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses bis zu einem Betrage von 2,45 Mill. fl. ö. W. Silber zuzusichern; vom Tage der Eröffnung des Betriebes wird der Eisenbahn durch zwei Jahre die Befreiung von der Entrichtung der Einkommensteuer zugestanden. Die Bauarbeiten sollen im Verlaufe von einem Jahre, von der Ausfertigung der Konzessionsurkunde gerechnet, begonnen, binnen fünf Jahren vollendet und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Der Konzessionär ist verpflichtet, die Eisenbestandteile der Bahnanlage und die Fahrbetriebsmittel für die erste Einrichtung im Inlande anfertigen zu lassen.

Die Konzessionierung für den Bau und Betrieb einer an die Theiſs- und Kaiser Ferdinands-Nordbahn anschlieſsenden Lokomotiveisenbahn von Kaschau nach Oderberg mit einer Zweigbahn nach Eperies erfolgte am 26. Juni 1866, und zwar nicht mit Berufung auf das obige Gesetz, sondern auf das Eisenbahn-Konzessionsgesetz vom Jahre 1854 und auf einer vielfach geänderten Grundlage, nachdem die gewährten Begünstigungen als unzureichend erachtet wurden, und die Konzessionäre mit ihrem Rücktritt drohten.

Die Hauptbahn ist von Kaschau durch das Hernadthal über Abos und Poprad, von da über Sungawa durch das Thal der schwarzen Waag nach Hradeck und im Waagthal weiter nach Sillein und von da über Jablunkau, Teschen, Karwin, Orlau nach Oderberg zu führen; die Bauarbeiten müssen im Verlaufe von einem Jahre begonnen und binnen sechs Jahren vollendet sein; die Fahrbetriebsmittel sind in der von der Staatsverwaltung festgesetzten Anzahl und nach den von ihr aufgestellten Lieferungsbedingnissen beizustellen; die Höhe der Fahr- und Frachtpreise ist begrenzt; dieselben dürfen in inländischer Silbermünze bemessen, müssen jedoch mit Berücksichtigung des Kurswertes in der Landeswährung angenommen werden; eine Änderung der Tarife kann nur mit Genehmigung oder über Anordnung der Staatsverwaltung eintreten; die entsprechende Herabsetzung der Fahr- und Frachtpreise steht der Staatsverwaltung zu, sobald das Reinerträgnis der letzten zwei Jahre die Garantiesumme um 50 % übersteigt.

Der Staat garantiert ein jährliches Reinerträgnis von 2 683 200 fl. ö. W. Silber, von welcher Summe ein Betrag von rund 33 300 fl. ö. W. Silber zur Kapitalstilgung zu verwenden ist, und gesteht eine zweijährige Steuerfreiheit zu. Mit dem auf Grund der a. h. E. vom 26. Juni am 30. Juni 1866 abgeschlossenen Übereinkommen wird den Konzessionären, insofern sie beabsichtigen sollten, einzelne (benannte) Strecken im Anschlufs an eine bereits im Betriebe befindliche Eisenbahn dem Verkehr zu übergeben, anheimgestellt, von der Staatsverwaltung einen mit 5 % zu verzinsenden Vorschufs in Anspruch zu nehmen.

Aber auch diese Begünstigungen erwiesen sich als ungenügend und mufsten später, nachdem die Aufbringung von Geldmitteln nicht gelingen wollte, noch beträchtlich erweitert werden.

Ende April wurde im Abgeordnetenhause die Vorlage in Betreff der Bedingungen und Zugeständnisse für die Unternehmung der Eisenbahn von

Neumarkt über **Ried** nach **Braunau,** abzweigend von der Wels-Passauer Strecke, zum Anschlufs an die königlich bayrische Staatsbahn von München (7,5 Meilen) eingebracht.

Die projektierte Bahn, sagt die Regierungsvorlage, durchzieht die bevölkertsten und reichsten Gegenden des Innviertels, welche die Kornkammer von Oberösterreich genannt werden; sie bringt die bedeutendsten Holzbestände des Hausruckviertels in den Verkehr. Durch die Fortsetzung derselben durch Bayern nach München wird der Weg von Wels nach München und Süddeutschland um etwa 6 Meilen abgekürzt, und somit die Bahngebühr für Reisende bis auf ungefähr 1,5 fl. per Person und die Fracht um 6 bis 10 kr. per Zentner herabgesetzt. Die königlich bayrische Regierung hat seit Oktober 1863 bereits einen Kredit von 15,4 Mill. fl. für eine Bahn von München nach Braunau oder Schärding eröffnet; es liegt jedoch im Interesse Österreichs, dafs der Anschlufs in Braunau und nicht in Schärding erfolge.

Was die Terrainverhältnisse anbelangt, so sind dieselben bedeutend günstiger als zwischen Wels und Salzburg, Vorteile,

welche ebenfalls einer Abkürzung des Weges von 4 Meilen gleich zu achten und in Anschlag zu bringen seien. Diesen Vorteilen gegenüber müssen die Bedenken, es werde die Konkurrenzbahn einen Teil des Verkehrs der Kaiserin Elisabeth-Bahn an sich ziehen und diese eine erhöhte Subvention in Anspruch nehmen, was in der Folge immerhin eintreten könne, völlig in den Hintergrund treten, umsomehr, als mit Grund zu erwarten sei, dafs durch die neue Bahnführung der Verkehr auf der Kaiserin Elisabeth-Bahn gesteigert werde und auf solche Weise durch das Steuererträgnis in anderer Richtung der Ausfall wieder hereingebracht wird; es wird auch dem Staatsschatze kein neues Opfer aufgebürdet, da keine Subvention, sondern nur eine zeitliche Steuerbefreiung beansprucht wurde. Das Anlagekapital ist auf 6,4 Mill. fl. festgesetzt.

Die Regierung hat nun die Bedingung gestellt, dafs der Anschlufs von Braunau bzw. Simbach nach München innerhalb zweier Jahre erfolge, weil die Bahn eben nur dann für Österreich von Nutzen und Bedeutung sei, wenn sie die Fortsetzung nach München erhält; zu diesem Ende mufs ein Staatsvertrag mit der königlich bayrischen Regierung abgeschlossen werden, an welchen jedoch nicht gedacht werden könne, bevor die österreichische Strecke nicht gesichert sei.

Das Zustandekommen der Bahn ist seit mehreren Jahren der Gegenstand vielseitiger Wünsche und Verhandlungen im oberösterreichischen Landtage, der Handelskammer von Wien; ebenso wird sie von den politischen Behörden aufs wärmste befürwortet. Die Verhandlungen in den gesetzgebenden Körpern unterlagen keinen Schwierigkeiten, und das Gesetz vom 10. August 1865 weicht nur wenig von der Regierungsvorlage ab. Die hiermit eingeräumten Begünstigungen erstrecken sich auf die Befreiung von der Einkommensteuer samt Zuschlägen, sowohl bezüglich der Erträgnisse der Aktien als auch der Prioritätsobligationen durch fünf Jahre, vom Tage der Betriebseröffnung gerechnet; die Dauer der Konzession wird auf 90 Jahre festgesetzt.

Die am 22. August 1865 auf Grund des angeführten Gesetzes erteilte Konzessionsurkunde setzt voraus, dafs die

Ausführung der in Bayern projektierten Eisenbahn im Verlaufe von zwei Jahren sichergestellt und über den Anschlufs ein Staatsvertrag abgeschlossen sei.

Der zwischen Österreich und Bayern abgeschlossene Staatsvertrag vom 4. Juni 1867 bestimmt, dafs die Bahnabteilung auf bayrischem Gebiete von der königlich bayrischen Regierung als Staatsbahn hergestellt wird; die Bahn soll zwischen Simbach und Braunau die beiderseitige Landesgrenze überschreiten; die Unternehmer für die österreichische Strecke werden verpflichtet, den Bahnbau innerhalb eines Zeitraumes von längstens einem Jahre, vom Tage der Ratifikationsauswechselung an gerechnet, zu beginnen und innerhalb dreier Jahre zu vollenden; dieselbe Frist gilt für die bayrische Regierung.

Die österreichische Regierung erteilte in Erwägung, dafs für die betreffende Bahnabteilung keinerlei Subvention in Aussicht genommen ist, den Konzessionären Stempel- und Gebührenfreiheit in Betreff der Konzession, der Emanierung der Aktien, Aktien-Interimsscheine und Prioritätsobligationen, der Geschäftsbücher, Fahrkarten und sonstiger Schriften, Übertragungsgebühren bei Grundeinlösungen, und während eines Zeitraums von 20 Jahren Befreiung von der Entrichtung der Gewerbs-, Betriebs- und Einkommensteuer samt Zuschlägen, bzw. der Erträgnissteuer von Aktien und Prioritäten, sowie von jeder neu einzuführenden Eisenbahnsteuer.

Ein Schlufsprotokoll vom selben Datum erläutert einige Bestimmungen des vorstehenden Staatsvertrages.

Einem adeligen Konsortium wurde unter dem 16. Juni 1864 allerhöchst gestattet, die geplante, Wien und den Nordwesten der Monarchie verbindende Eisenbahnlinie mit dem Namen **Kaiser Franz-Josef-Bahn** belegen zu dürfen. Die Unterhandlungen zwischen der Regierung und dem Konsortium führten nach vorausgegangenen vielseitigen Bittgesuchen aus Böhmen und Interpellationen im Reichsrate zur Einbringung einer Gesetzesvorlage im Abgeordnetenhause im Juni 1865 „über die Bedingungen und Zugeständnisse für eine Eisenbahn von Wien nach Eger, — nebenbei bemerkt, legte gegen die Aus-

führung der Linie Wien-Budweis die Kaiserin Elisabeth-Bahn Verwahrung ein, — mit der Zweigbahn von Wittingau nach Prag". Bei Erteilung einer Konzession für diesen Gesamtkomplex kann vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses einschliefslich der Tilgungsquote in der Maximalhöhe von 4 273 711 fl. ö. W. Silber gewährt werden. Um aber für den Fall Vorsorge zu treffen, dafs die Konzessionsverleihung nur streckenweise stattfinden sollte, werden für die Einzelstrecken die zu garantierenden Jahreserträgnisse bemessen, wie folgt: für

	Meilen Länge	Anlagekapital Mill. fl.	Garantie fl.
Wien-Abtsdorf	6,4	12,008	607 037
Abtsdorf-Pilsen	42,28	33,225	1,682,117
Pilsen-Eger	13,70	16,047	821,433
Wittingau-Prag	20,70	21,193	1,072,976
Abtsdorf-Stockerau	2,22	1,941	98,308

Für die Eisenbahn wird durch neun Jahre die Befreiung von der Einkommensteuer zugestanden.

Über das Zustandekommen dieser vornehmlich für die österreichische Industrie wichtigen Eisenbahnverbindung konnten die Verhandlungen wegen der Frage der Anlagekosten lange nicht zum befriedigenden Abschlufs gebracht werden. Um das von dem Konsortium ursprünglich mit 102 Mill. fl. angesetzte Anlagekapital thunlichst herabzumindern und das Zustandekommen des 85,3 Meilen umfassenden Netzes zu beschleunigen, hat sich die Regierung für die Zugestehung von Provisorien entschieden (für die Donaubrücke bei Tulln, die Moldaubrücke bei Prag und Objekte über vier Klaftern Spannweite wurden Holzkonstruktionen in Aussicht genommen, die Tunnels eingeleisig anzulegen, die präliminierten Fahrbetriebsmittel und projektierten Hochbauten einzuschränken gestattet nebst sonstigen Erleichterungen, welche zusammen eine Ersparnis von 8,9 Mill. fl. ergaben) und wurde auf diese Weise die oben angeführte Garantieziffer erhalten, wornach sich das Anlagekapital auf 84,41 Mill. fl. stellt.

Die Regierungsvorlage wurde einigermafsen geändert, indem das Gesetz vom 9. August 1865 bestimmt, dafs bei Erteilung der Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Wien über Tulln, Abtsdorf, Maifsau, Gmünd, Forbes, Budweis,

Pilsen nach Eger mit der Zweigbahn von Gmünd über Wittingau, Tabor nach Prag für diesen Gesamtkomplex von Eisenbahnen vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses mit Inbegriff der Tilgungsquote in der Maximalhöhe von 4,13 Mill. fl. ö. W. Silber zugesichert werden könne; sämtliche Linien dürfen nur als ein Ganzes verliehen werden; die Garantie beginnt jedoch vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Linie Wien-Pilsen und sukzessive vom Tage der Eröffnung des Betriebs auf jeder der beiden Strecken Pilsen-Eger und Gmünd-Wittingau-Prag samt der Verbindungsbahn in Prag zum Anschlufs an die dortigen Bahnhöfe der nördlichen Staatsbahn und der böhmischen Westbahn. Von dem zu garantierenden Jahreserträgnisse entfallen für die Linie

Wien-Budweis-Pilsen,	46,0 Meil.,	2 130 000 fl. ö. W. Silber,
Pilsen-Eger,	17,7 „	810 000 „ „ „ „
Gmünd-Wittingau-Prag,	24,62 „	1 190 000 „ „ „ „

somit beträgt die Jahresgarantie für 84,32 Meilen 4,13 Mill. fl., wobei die Konzessionäre noch zum Bau folgender Flügelbahnen verhalten werden können: von
Abtsdorf nach Stockerau (Endstation der Kaiser Ferd.-Nordbahn);
einem Punkte der Hauptbahn nach Krems an der Donau;
einem Punkte der Hauptbahn nach Klattau;
Budweis nach Wessely (Station der Linie Gmünd-Prag), sobald die Umwandlung der Linz-Budweiser Pferdebahn in eine Lokomotivbahn durchgeführt wird.

Für die Eisenbahn wird die Befreiung von der Einkommensteuer durch neun Jahre, vom Tage der Ausfertigung der Konzessionsurkunde gerechnet, zugestanden. Die Konzessionäre sind verpflichtet, den Bau im Frühjahr 1866, und zwar in der Richtung von Wien aus, zu beginnen und die Linie Wien-Pilsen in drei, Gmünd-Prag in fünf und Pilsen-Eger binnen sieben Jahren vom Tage der Ausfertigung der Konzessionsurkunde herzustellen, ferner auf Verlangen der Staatsverwaltung die Hauptbahn mit den übrigen in Wien einmündenden Bahnen binnen einer nachträglich festzusetzenden Frist in Verbindung zu bringen.

Die eingetretenen Kriegsereignisse hemmten jedoch die weitere Entwicklung; erst am 11. November 1866 (a. h. E.

vom 23. Oktober und 11. November) erfolgte die Konzessionierung der Kaiser Franz-Josef-Bahn auf Grund des Patentes vom 20. September 1865 in teilweiser Abänderung des Gesetzes vom 9. August 1865.

Die Konzession lautete nunmehr für eine Lokomotiveisenbahn von Wien über Tulln u. s. w. (wie oben) nach Eger mit der Zweigbahn von Gmünd über Wittingau, Tabor nach Prag zum Anschlufs an die nördliche Staatseisenbahn und die Böhmische Westbahn. Die Konzessionäre verpflichten sich auf Verlangen der Staatsverwaltung, die Flügelbahnen a) von Abtsdorf nach Stockerau; b) von Krems an die Hauptbahn; c) von Klattau an die Hauptbahn; d) von Budweis nach Wessely herzustellen; ferner den Bau binnen einem Jahre, vom heutigen Tage gerechnet, zu beginnen und binnen weiteren sieben Jahren zu vollenden, sowie die Hauptbahn mit den übrigen in Wien einmündenden Bahnen zu verbinden.

Die einer Begrenzung unterworfenen Fahr- und Frachtpreise können in inländischer Silbermünze bemessen werden; eine entsprechende Herabsetzung derselben steht der Staatsverwaltung in Fällen aufserordentlicher Teuerung der Lebensmittel zu, oder sobald das Reinerträgnis der letzten zwei Jahre die garantierte Summe um 50 % übersteigt.

Für die konzessionierte Bahn garantiert der Staat ein jährliches Reinerträgnis von 4,13 Mill. fl. ö. W. Silber; die Garantie beginnt vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Linie Pilsen-Budweis und sukzessive auf den übrigen Linien Budweis-Eggenburg, Eggenburg-Wien, Pilsen-Eger, dann Gmünd-Wittingau-Prag samt den dortigen Verbindungsbahnen.

Von dem garantierten Reinerträgnis entfallen für die einzelnen Strecken, und zwar für Pilsen-Budweis 710 000 fl., Budweis-Eggenburg 574 000 fl., Eggenburg-Wien 846 000 fl., Pilsen-Eger 810 000 fl. und für Gmünd-Wittingau-Prag 1 190 000 fl. ö. W. Silber.

Der Eisenbahn wird durch neun Jahre, vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn an gerechnet, die Befreiung von der Einkommensteuer und den Couponstempelgebühren zugestanden.

Die Dauer der Konzession wird auf 90 Jahre, vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen konzessionierten Bahn gerechnet, festgesetzt.

Nachdem dem Konsortium die Geldmittel, welche ihm vor Ausbruch des Krieges bereits gesichert waren, jetzt nicht mehr zur Verfügung standen, andererseits der Bahnbau als Notstandsbau gewünscht wurde, weil die Trace Gegenden durchzieht, welche durch die Kriegsereignisse schwer heimgesucht waren, so verpflichtete sich die Staatsverwaltung mit Übereinkommen vom 25. Oktober 1866 in Gemäfsheit der a. h. E. vom 23. Oktober den Konzessionären Vorschüsse bis zum Betrage von 5 Mill. fl. ö. W. nach Mafsgabe des eintretenden Bedarfs aus dem Staatsschatze flüssig zu machen, deren Refundierung nach Vollendung der ganzen Kaiser Franz-Josef-Bahn in Aktien zum Parikurse zu erfolgen hat. Die Konzessionäre verpflichten sich, den Bau der Strecke Pilsen-Budweis binnen drei Wochen zu beginnen und spätestens binnen zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die Staatsverwaltung ist für die Dauer ihrer finanziellen Beteiligung an dem Unternehmen im Verwaltungsrate durch ein von ihr zu ernennendes Mitglied vertreten.

Der Abgang einer Verbindungsbahn zwischen dem Staats- und Westbahnhofe in Prag machte sich während der Kriegsereignisse empfindlich bemerkbar und deshalb verpflichtete sich mit einem zweiten Übereinkommen vom 5. November 1866 in Gemäfsheit der a. h. E. vom 28. Oktober die Staatsverwaltung zum Zwecke der sofortigen Inangriffnahme und Ausführung des Baues der konzessionierten (3270 Klafter langen) Prager Verbindungsbahn Vorschüsse bis zum Betrage von 1,5 Mill. fl. ö. W. nach Mafsgabe des eintretenden Bedarfs aus dem Staatsschatze flüssig zu machen; die Konzessionäre verpflichten sich, den Bau der Prager Verbindungsbahn unverweilt nach erfolgter Einlösung des hierzu notwendigen Grund und Bodens zu beginnen und binnen 18 Monaten zu vollenden.

Noch in der zweiten Hälfte November 1866 erfolgte der Beginn des Baues, und zwar konzessionsgemäfs auf der Strecke Pilsen-Budweis, auf welche die Wahl aus dem Grunde fiel, weil

sie einerseits an die subventionierte Böhmische Westbahn, andererseits an die Linz-Budweiser Bahn anschliefst.

Im März 1865 war die Brünn-Rossitzer Eisenbahngesellschaft um die Verleihung der definitiven Konzession für eine Eisenbahn von

Tetschitz und **Znaim** zum Anschlufs an die geplante Kaiser Franz-Josef-Bahn bei Eggenburg oder **Maissau,** bzw. an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei Stockerau eingekommen (s. S. 216) und im Juli 1865 wird im Abgeordnetenhause folgende Vorlage eingebracht: „Bei Erteilung einer Konzession zum Bau und Betrieb der Eisenbahn von Tetschitz über Znaim und Maissau in Niederösterreich zum Anschlufs an die Eisenbahn von Wien über Pilsen nach Eger kann für diese Strecke vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses von 40 000 fl. Silber per Meile mit Inbegriff der Tilgungsquote zugesichert werden; hierbei sind alle Bestimmungen wie in dem Gesetzentwurf für die Eisenbahn Wien-Eger in Anwendung zu bringen.“ Der hierfür eingesetzte Ausschufs beantragte ein Reinerträgnis von 37 000 fl. per Meile, somit für 14,88 Meilen im ganzen 555 024 fl. ö. W. Silber.

Das auf Grund der Regierungsvorlage am 22. August 1865 allerhöchst sanktionierte Gesetz behält die Ziffer von 37 300 fl. per Meile für die Staatsgarantie bei und bestimmt weiter, dafs, falls die Konzession an die Brünn-Rossitzer Eisenbahngesellschaft verliehen würde, die konzessionierte Linie mit dieser Unternehmung ein Ganzes zu bilden habe; dagegen wird gestattet, unter der Bedingung, dafs die Brünn-Rossitzer Eisenbahn die Ausgabe von 300 000 fl. ö. W. Silber zu notwendigen Erweiterungsbauten auf ihrer gegenwärtigen Linie nachweist, von dem erzielten Erträgnisse jährlich einen Betrag von 175 000 fl. ö. W. Silber zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals der Brünn-Rossitzer Eisenbahn zu verwenden und in die Betriebsrechnung einzustellen; für die konzessionierte Bahn wird durch fünf Jahre die Befreiung von der Einkommensteuer zugestanden.

An der Ungunst der Verhältnisse scheiterte vorläufig die Ausführung dieses Planes, welcher erst später durch den mährischen Landtag wieder angeregt wird. Bezüglich der weiteren

Entwicklung und Austragung dieser Angelegenheit müssen wir auf das Übereinkommen vom 1. Dezember 1866 mit der Brünn-Rossitzer Eisenbahn bzw. die Konzession des Ergänzungsnetzes der Staatseisenbahn-Gesellschaft vom gleichen Datum (s. S. 216) verweisen.

Rücksichtlich der wiederholten Bewerbungen von Seite der Südnorddeutschen Verbindungsbahn brachte die Regierung im Mai 1865 einen Gesetzentwurf behufs Fortsetzung des

Josefstadt-Schwadowitzer Flügels bis zur Landesgrenze bei **Königshain** ein, welcher sie ermächtigen solle, zu diesem Zwecke das für die Südnorddeutsche Verbindungsbahn durch die Konzessionsurkunde vom 15. Juni 1856 garantierte Reinerträgnis um den Betrag jährlicher 255 688 fl. ö. W. Silber (und zwar 250 000 fl. Zinsen und 5688 fl. jährliche Tilgungsquote) zu erhöhen.

Die fragliche, 3,75 Meilen lange Bahn, welche einen integrierenden Bestandteil der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bilden wird, ist für die letztere bei der bedrückten ökonomischen Lage von hoher Wichtigkeit. Da die Ursache des unzureichenden Ertrags der Hauptbahn vorzugsweise darin zu suchen ist, daſs sie beinahe ausschlieſslich auf die Vermittlung des Lokalverkehrs beschränkt ist, so bietet sich in der Verlängerung ein Ausweg; dadurch würde der uralte Handelsweg wieder eröffnet, und ein direkter Verkehr zwischen Danzig, Königsberg, der russischen Ostseeküste über Posen und Breslau nach Böhmen und im Anschluſs an die böhmische Westbahn nach Süddeutschland und der Schweiz vermittelt werden; sie würde die Schatzlarer Kohlenlager, welche an Qualität der Kohle und Mächtigkeit der Flötze die bedeutendsten im nördlichen Böhmen sind, für die Konsumtion eröffnen und überdies das Waldenburger Kohlenrevier in preuſsisch Schlesien mit Böhmen in Verbindung setzen, endlich auch den bedrängten Bewohnern des Riesengebirges eine groſse Wohlthat zuwenden; das wirkliche Bauerfordernis betrage 4,25 Mill. fl., für dessen Beschaffung Papiere im Nennwerte von 5 Mill. fl. zum Kurse von 85 % verausgabt werden müſsten.

Der Ausschuſsbericht der Majorität hielt eine Herabsetzung

der Garantieziffer für unzulässig, machte jedoch die Gewährung derselben von dem Anschlufs der preufsischen Linie abhängig und forderte die Regierung auf, diesbezügliche Schritte mit thunlichster Beschleunigung einzuleiten.

Auf Grund des unter Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrates zustande gekommenen Gesetzes vom 10. August 1865 wurde die Regierung ermächtigt, das der Südnorddeutschen Verbindungsbahn durch die Konzessionsurkunde vom 15. Juni 1856 garantierte Reinerträgnis um den Betrag von 252 000 fl. ö. W. Silber, vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der neuen Strecke bis Königshain zu erhöhen; die Strecke Schwadowitz-Königshain ist binnen 3 Jahren, vom Tage der Ausfertigung der bezüglichen Konzession gerechnet, herzustellen und dem öffentlichen Verkehr zu übergeben. Der für die Hauptbahn festgesetzte Maximaltarif hat auch auf die Josefstadt-Königshainer Linie Anwendung zu finden, dagegen werden für volle Wagenladungen (Getreide, Kohle, Erze, Holz, Bausteine) ermäfsigte Maximaltarife festgesetzt. Die Verleihung der Konzessionsurkunde erfolgte auf Grund dieses Gesetzes am 22. August 1865.

Die Bauarbeiten waren bereits im vollen Gange, als sie durch die eingetretenen Kriegsereignisse unterbrochen wurden; am 17. September 1866 neuerdings aufgenommen, konnte die Linie Schwadowitz-Königshain (25,2 km) am 1. August 1868 dem Verkehr übergeben werden.

Die preufsische Regierung machte die Fortsetzung der Königshainer Bahn von der Gestattung der Linie Wildenschwert-Mittelwalde abhängig; Österreich war nun dem letzeren Anschlufs aus strategischen Gründen entgegen und hätte ihn weiter östlich bei Hohenstadt gewünscht, worauf Preufsen jedoch nicht einging. Erst mit der Ministerialerklärung vom 27. August 1866 aus Anlafs des Friedensverhandlungen, verpflichtet sich die k. preufsische Regierung, die Herstellung einer Eisenbahn von Landeshut nach der österreichischen Grenze bei Liebau in der Richtung auf Schwadowitz zuzulassen und zu fördern, wogegen die österreichische Regierung die Herstellung einer Eisenbahn bei Wildenschwert bis zur

preufsischen Grenze bei Mittelwalde in der Richtung auf Glatz gestatten und fördern wird. Die Südnorddeutsche Verbindungsbahn erhielt am 3. September 1866 die Ministerialbewilligung für den Bau der Fortsetzungslinie bis zur Reichsgrenze (1,2 km), welche auch am 17. September in Angriff genommen und am 29. Dezember 1869 vollendet wurde.

Am 10. Juli 1865 brachte die Regierung gleichzeitig zwei Vorlagen ein und zwar für eine Eisenbahn von

Prag über **Rakonitz** nach **Eger,** dann über die weiter unten zu besprechende, von Katschitz nach Komotau, welche beide eigentümlicherweise auf eine bedeutende Länge Parallelbahnen sind. Für die erstgenannte Linie hatte ein böhmisches Konsortium schon 1864 ein Gesuch um Erteilung der Konzession unterbreitet, wobei es für die Strecke von Prag nach Rakonitz auf jede Garantie verzichtete, hingegen eine solche für Rakonitz-Eger erbat. Diese Eisenbahn soll das Innere des Landes mit dem Erzgebirge in direkten Verkehr setzen, eine Verbindung bereits bestehender Bahnen untereinander herstellen und voraussichtlich den Preis der Steinkohlen in Prag auf die Hälfte herabsetzen.

Nach kurzer Verhandlung und mit geringen Änderungen wurde die Regierungsvorlage zum Gesetz, das auch am 7. August 1865 die allerhöchste Sanktion erhielt; demzufolge kann bei der Erteilung der Konzession zum Bau und Betrieb einer Lokomotivbahn von Prag nach Eger zum Anschlufs an die dort ausgehenden Eisenbahnen nach Bayern und Sachsen, mit Einbeziehung von Karlsbad in die Bahnverbindung, für den Teil der Bahn von Rakonitz nach Eger mit der Zweigbahn nach Karlsbad (16,23 Meilen), oder für die eventuell direkt über Karlsbad zu führende Bahn ein jährliches Reinerträgnis von 597 956 fl. ö. W. Silber, vom Tage der Eröffnung des Betriebs, auf der ganzen konzessionierten Bahn vom Staate zugesichert werden; die Eisenbahn hat aufserhalb des Augezder Thores in Prag zu beginnen, und ist in der Richtung über oder nahe an Unhoscht, Rakonitz . . . Falkenau . . nach Eger zu führen; bei Unhoscht ist eine Schienenverbindung mit der Kladno-Nutschitzer Bahn herzustellen; über Verlangen der

Staatsverwaltung sind die Konzessionäre verpflichtet, ihre Bahn mit dem Bahnhofe der böhmischen Westbahn in Verbindung zu setzen. Die Bauarbeiten müssen binnen einem Jahre begonnen und binnen drei Jahren nach Ausfertigung der Konzessionsurkunde dem Verkehr übergeben werden. Mit a. h. E. vom 26. August und 12. September und auf Grundlage des Gesetzes vom 7. August 1865 erhielt das böhmische Konsortium die Konzession am 26. August 1865 zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn vom Augezder Thor in Prag über Unhoscht, Rakonitz, Janessen ... nach Eger nebst einer Zweigbahn von Janessen nach Karlsbad, bezw. behufs Vermeidung der Zweigbahn, zur Führung der Hauptbahn von Buchau aus über Engelhaus nach Karlsbad und von da nach Janessen.

Anfang 1866 kamen die Konzessionäre schon um Ausdehnung der Garantie auf die Strecke Prag-Rakonitz ein, da sie die nötigen Geldmittel sonst nicht erhalten könnten, und im November desselben Jahres wird Sr. Majestät die Bitte unterbreitet, die Ausgabe der Aktien anstatt zu 80 % zu 70 % allerhöchst zu genehmigen, bezw. die Garantie erhöhen oder Barvorschüsse gewähren zu wollen.

Durch die Opposition der Buschtehrader Eisenbahn gegen die geplante Linie und infolge des eigenen Interesses hieran erhielt die Angelegenheit später eine andere Wendung.

Die zweite Regierungsvorlage betraf die an die Prag-Lanaer Bahn anschliefsende „unabweisbar notwendige“ Eisenbahn von

Katschitz-Luzna über **Saaz** und **Komotau** bis zur böhmischen Grenze bei **Weipert**, welcher vom Staate eine Garantie eines jährlichen fünfprozentigen Reinerträgnisses von dem die Maximalsumme von 856 000 fl. ö. W. Silber per Meile (760 000 fl. Anlage- und 96 000 fl. Geldbeschaffungskosten) nicht übersteigenden Anlagekapital mit Zurechnung der erforderlichen Tilgungsquote für die Dauer der Konzession (90 Jahre) zugesichert werden darf; der Bau der Bahn ist binnen 18 Monaten, vom Tage der Ausfertigung der Konzessionsurkunde an gerechnet, zu beginnen und binnen 6 Jahren zu vollenden.

Die hier in Rede stehende Eisenbahn von 16,64 Meilen

ist bestimmt, in ihrem Anschlufs an das sächsische Bahnnetz, einen Bestandteil einer grofsen Weltverkehrslinie und ein wichtiges Glied des Eisenbahnnetzes zu werden. Aber auch mit Rücksicht auf das Gebiet, welches sie durchzieht, ist sie, ganz abgesehen von ihrer Bedeutung für den internationalen Verkehr, von aufserordentlicher Wichtigkeit. Zum Beleg hiefür diene, dafs der von der projektierten Bahn durchzogene Saazer Kreis ungeheuere Kohlenlager enthält, deren Terrain 82 Mill. Quadratklaftern beträgt, und Flötze von 3 Fufs bis 10 Klafter Mächtigkeit birgt, wornach sich, gering gerechnet, eine noch zu gewärtigende Ausbeute von 14,600 Mill. Klaftern Grofskohle ergiebt.

Die Bahn, um welche sich ein Konsortium aus Annaberg in Sachsen bewirbt, wird nach den Kostenvoranschlägen ein Anlagekapital im Barbetrage von 11,946 Mill. fl. erheischen, wonach die Meile durchschnittlich in runder Summe auf 717 000 fl. zu stehen kommen wird.

Das am 7. August 1865 a. h. sanktionierte Gesetz weicht nur wenig von der Regierungsvorlage ab; es bestimmt, für den Fall des rechtzeitigen Zustandekommens der Eisenbahn von Prag über Rakonitz nach Eger, die Verpflichtung der Konzessionäre, den Anschlufs in der Station Rakonitz zu bewirken; diesfalls hat es von dem Anschlufs an die Prag-Lanaer Bahn bei Katschitz sein Abkommen; die garantierte Tilgungsquote darf in keinem Falle die Maximalsumme von 537 fl. ö. W. Silber per Meile überschreiten. Die Konzessionäre verpflichten sich, den Bau binnen 18 Monaten, vom Tage der Ausfertigung der bezüglichen Konzessionsurkunde, zu beginnen und binnen 6 Jahren zu vollenden.

Am 25. August 1865 erfolgte die Konzession für die genannte Eisenbahn auf Grund des Gesetzes vom 7. August an zwei Private.

Die Geldmittel konnten jedoch nicht aufgebracht werden, und im November 1866 sieht sich die Gemeindevertretung von Komotau veranlafst, Se. Majestät behufs Ermöglichung der Inangriffnahme des Baues um eine Subvention zu bitten; jedoch schon zu diesem Zeitpunkte war gegründete Aussicht

vorhanden, diese Linie auch ohne Staatsgarantie vollendet zu sehen.

Für sieben der vorstehend angeführten Eisenbahnen hatte also der Reichsrat eine Staatsgarantie bewilligt, während für die achte derselben (Neumarkt-Braunau) eine solche überhaupt nicht nachgesucht ward. Die ersteren sind:

	Länge Meilen	Jahres-garantie	Anlage-kapital
Arad-Alvincz-Karlsburg	27,5	1,050 Mill. fl.	22,6 Mill. fl.
Kaschau-Oderberg.	48,1	2,450	49,7
Kaiser Franz-Josef-Bahn	82,5	4,130	84,4
Schwadowitz-Königshain	3,5	0,252	4,9
Tetschitz-Znaim	14,8	0,037 [1])	11,2
Prag-Rakonitz-Eger	16,4	0,597 [2])	11,8
Katschitz-Weipert	16,6	0,856 [2])	14,0

für welche, etwa 210 Meilen, eine Jahresgarantie von 9,8 Mill. fl. bei einem Anlagekapital von 198 Mill. fl. bewilligt ward.

Die Konzessionsverhandlungen führten im Jahre 1865 infolge der unsicheren politischen Verhältnisse und auch weil eine fünfprozentige Garantie zu einer Zeit, wo der Staat selbst Anleihen zu viel höheren Prozentsätzen abschloſs, keine Verlockung darbot, eigentlich nur bezüglich der Linien Prag-Rakonitz-Eger und Katschitz-Weipert auſser Schwadowitz-Königshain und Neumarkt-Braunau zu einem gedeihlichen Ende.

In das Jahr 1865 fallen auſserdem noch a) auf Grund der seit 1858 dauernden Verhandlungen der Abschluſs des Staatsvertrages vom 5. August 1865 zwischen Österreich, Bayern und der Schweiz über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen, sowie von Rüthi nach Feldkirch, der sog.

Bodenseegürtel-Bahn; demzufolge wird Bayern die eigene Strecke selbst bauen, während die Schweiz den Bau bereits im Jahre 1863 an Unternehmer übertragen hat, welche auch die österreichische Strecke übernehmen. Der Bau soll längstens innerhalb dreier Jahre, vom Tage der Ratifikation bezw.

[1]) Garantiertes Reinerträgnis per Meile.

[2]) Höchstbetrag des garantierten Anlagekapitals per Meile.

der Erteilung der Konzession für die österreichische Bahnstrecke, falls letztere später erfolgt, an gerechnet, dem regelmäfsigen Betriebe übergeben werden; ferner

b) die am 2. Oktober 1865 gemäfs der a. h. E. vom 2. Oktober 1865 und 22. Februar 1866 erfolgte Konzession zur Verbindung der Eisenbahnhöfe in **Pest und Ofen** (Verbindungsbahn) samt einer Zweigbahn in Verbindung mit den Lagerhäusern und Entrepôts; sie ist konzessionsmäfsig binnen 2 Jahren zu beginnen und binnen 6 Jahren zu vollenden.

Die Gründerversammlung vom 13. Juni 1866 fand es jedoch schon angezeigt, zur Ausführung dieser wichtigen Linie sich an den ungarischen Landtag um die Gewährung einer Garantie zu wenden; dann

c) die Konzessionierung der

Böhmischen Nordbahn am 6. Oktober 1865. Ein böhmisches Konsortium erhielt am 6. Dezember 1863 die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Jungbunzlau nach Rumburg und von Tetschen nach Warnsdorf und auf Grund der a. h. E. vom 6. Oktober 1865 und 1. Februar 1866 die Konzession zum Bau und Betrieb einer Lokomotiv-Eisenbahn mit der Benennung „Böhmische Nordbahn“, ausgehend von der k. k. privilegierten Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn zwischen Jungbunzlau und Backofen (Bakow) über Böhmisch Leipa nach Rumburg, eventuell mit der Fortsetzung gegen Löbau zum Anschlufs an die sächsische Bahn, in Verbindung mit einer dergleichen Bahn einerseits über Bensen nach Bodenbach zur Verbindung mit der Elbe bei Tetschen und zum Anschlufs an die nördliche Staatsbahn und andererseits nach Warnsdorf mit der eventuellen Fortsetzung gegen Zittau, ebenfalls zum Anschlufs an die sächsische Bahn. Den Konzessionären wird zu jeder Zeit, wenn sie das Ansuchen stellen, die Bewilligung erteilt werden, eine Verbindungsbahn von Bensen durch das Polzenthal nach Böhmisch Leipa herzustellen. Die Bauarbeiten müssen im Verlaufe des Jahres 1867 begonnen und längstens mit Ende 1870 vollendet sein. Die Dauer der Konzession wird auf 90 Jahre, vom Tage der Betriebseröffnung der ganzen Bahn an gerechnet, festgesetzt.

Die Bewilligung zu Vornahme der Vorarbeiten für die Verbindungsbahn Bensen-Leipa wurde am 10. Februar 1866 erteilt. Nachdem während des Krieges die von der geplanten Bahn durchzogenen Gegenden arg heimgesucht wurden, unterhandelte die Regierung mit den gesellschaftlichen Vertretern über die Bedingungen, unter welchen die Inangriffnahme des Baues so viel als möglich beschleunigt werden könne. Mit Übereinkommen vom 8. Oktober 1866 verpflichtete sich nun die Staatsverwaltung, den Konzessionären unter deren solidarischer Haftung und nötigenfalls gegen entsprechende Sicherstellung zum Zwecke des sofortigen Beginnes des Bahnbaues Barsummen bis zum Betrage von 4 Mill. fl. ö. W. vorzustrecken, und für die hieraus entstehenden Forderungen als Zahlung Aktien der Gesellschaft zum vollen Nennwerte anzunehmen.

Am 20. Oktober 1866 fand die politische Tracenrevision statt und am 23. Oktober begann der für einen Pauschalbetrag vergebene Bau. Die Statuten der Gesellschaft wurden mit a. h. E. vom 25. März 1867 genehmigt.

Die erste 44,6 km lange Strecke Bakow-Böhmisch-Leipa wurde am 14. November 1867 eröffnet.

Gleichzeitig mit den Konzessionsverhandlungen betreffs der Böhmischen Nordbahn, wurden auch andere gepflogen, und es erfolgte d) die Konzessionierung der

Aufsig-Böhmisch-Leipa-Liebenauer Bahn, und zwar „von Aufsig nach Böhmisch-Leipa und von da über Reichstadt, Niemes, Bömisch-Aicha nach Libenau zur Verbindung der Aufsig-Teplitzer und der Nördlichen Staatseisenbahn mit der Südnorddeutschen Verbindungsbahn", am 16. November 1865, auf Grund der a. h. E. vom gleichen Tage.

Am 10. April 1865 war die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn als Fortsetzung der Aufsig-Teplitzer Eisenbahn zum Anschlufs an die in Ausführung begriffene Turnau-Kraluper Bahn erteilt worden; später machten sich jedoch noch zwei Strömungen geltend, deren eine die Verbindung des Teplitzer Kohlenbeckens mit dem gewerb- und industriereichen Böhmen (Aufsig-Leipa-Warnsdorf), die andere die Verbindung des Buschtehrader Beckens (Jungbunzlau-Leipa-Warnsdorf) beab-

sichtigte, trotzdem gerade die Ausführung der Böhmischen Nordbahn allenthalben bevorzugt wurde; jedoch bereits mit a. h. E. vom 30. März 1867 wird die nachgesuchte achtzehnmonatliche Fristverlängerung für den Beginn des Baues der Liebenauer Bahn genehmigt.

Im Jahre 1865 sind aufser den genannten noch 26 Konzessionsverleihungen zur Vornahme von Vorarbeiten zu verzeichnen.

Es kam nun das verhängnisvolle Jahr 1866, welches fast alle Eisenbahnen in Mitleidenschaft zog, den meisten derselben grofsen Schaden durch Zerstörungen oder durch die Sperrung des Verkehrs zufügend. Die politischen Ereignisse nötigten den Staat abermals, sich an den Geldmarkt zu wenden, welcher sich derart verschlimmert hatte, dafs der ursprünglich in Aussicht genommene Begebungskurs der Eisenbahnaktien von 85 auf etwa 70 % sank. Damit und durch teilweise Änderung der Tracen hatten sich die Anlagekosten der Bahnen beträchtlich erhöht, und es waren noch für wichtige, gesetzlich bereits sichergestellte Linien die Konzessionen nicht verliehen.

Von nur untergeordneter Bedeutung ist die am 10. Mai 1866 gemäfs a. h. E. vom 11. Mai erfolgte Konzessionierung der Eisenbahn von

Teplitz über **Dux** nach **Komotau** an die Aufsig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Nachdem die Detailpläne bereits 1863 vollendet waren, wendete sich die Gesellschaft an den böhmischen Landesausschufs mit der Bitte um Gewährung einer Garantie aus Landesmitteln (Ergänzung der Verzinsung bis zu 4,5 % und Tilgungsquote 0,2 %) für diese Fortsetzung ihrer Linie, deren Herstellungskosten mit 4,42 Mill. fl. veranschlagt waren. Die Generalversammlung vom 13. Mai 1865 ermächtigte, als sich die wiederholten Versuche behufs Erlangung einer Unterstützung erfolglos erwiesen, die Direktion, um die definitive Konzession einzuschreiten, und die Generalversammlung vom 16. April 1866 fand sich bereit, die mit H. M. Erlafs vom 4. März d. J. in Aussicht gestellte Konzession anzunehmen, worauf die Verleihung derselben, wie bereits erwähnt, erfolgte. Die Konzession bestimmt, dafs der Bau der Bahn bis Dux spätestens ein Jahr nach Erteilung der Kon-

zession und bis Komotau spätestens ein Jahr nach Inbetriebsetzung der Eisenbahn von Komotau in der Richtung gegen Annaberg, Prag oder Karlsbad zu vollenden sei. Die Dauer der Konzession wird auf 80 Jahre, vom Tage der Inbetriebsetzung der Fortsetzungsbahn an gerechnet, festgesetzt und bezw. die Dauer des bereits erteilten Privilegiums für die Aufsig-Teplitzer Eisenbahn auf die gleiche Zeitdauer erstreckt.

Am 26. August 1866 wurde der Bauvertrag für die Strecke Teplitz-Dux (10,1 km) abgeschlossen, und dieselbe am 15. Juli 1867, Dux-Komotau (35,7 km), jedoch erst am 8. Oktober 1870 dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die Konzession der **Leibnitz-Schwanberg-Eibiswalder Eisenbahn,** erfolgt am 11. Juni 1866 für eine Eisenbahn von der Station Leibnitz der k. k. privilegierten Südbahn ausgehend, welche über Wies und Schwanberg nach Eibiswald führt, wurde später, nachdem der Baubeginn mit a. h. E. vom 8. Juli 1867 auf ein weiteres Jahr verlängert worden, wieder zurückgelegt.

Das Eisenbahnnetz der Monarchie hatte sich nun abermals mit Rücksicht auf die militärischen Anforderungen als unzureichend erwiesen, besonders aber machte sich der Nichtausbau der Brennerbahn fühlbar; um das Versäumte nachzuholen, und gleichzeitig auch für die Zukunft vorzusorgen, ging die Regierung mit anerkennenswertem Eifer an die Vervollständigung der Schienenwege; wiederholt drängte sich ihr, nachdem trotz der Staatsgarantie das ausländische Kapital zur Beteiligung nicht geneigt schien, die Frage auf, ob es nicht vorteilhafter wäre, den Ausbau der Linien selbst in die Hand zu nehmen, was die Umstände jedoch nicht rätlich erscheinen liefsen. Den ersten Anstofs zu einer regeren Eisenbahnthätigkeit gab der zwischen Österreich und Preufsen abgeschlossene Friedensvertrag vom 23. August 1866; er enthält die Bestimmung (Art. XIII), dafs alle zwischen den hohen vertragschliefsenden Teilen vor dem Kriege abgeschlossenen Verträge und Übereinkünfte, insofern dieselben nicht ihrer Natur nach durch die Auflösung des deutschen Bundesverhältnisses ihre Wirkung verlieren müssen, hiermit neuerdings in Kraft gesetzt

werden; hierher gehörten die Staatsverträge über die Eisenbahnabschlüsse bei Oderberg, bei Myslowitz, dann bei Neuberun und Pless.

Die aus Anlafs dieser Friedensverhandlungen gleichzeitig zustande gekommene Ministerial-Erklärung vom 27. August 1866, betreffend die Vermehrung der Eisenbahnverbindungen zwischen Österreich und Preufsen, bezieht sich auf die Eisenbahnanschlüsse Liebau-Königshain, Mittelwalde-Wildenschwert, dann auf die Führung der schlesischen Gebirgsbahn durch österreichisches Gebiet und zwar über Braunau; es erfolgte noch inmitten der Kriegsereignisse am 26. Juni 1866 die Konzessionierung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (s. S. 348) und zwar ohne Rücksicht auf das Gesetz vom 10. August 1865, „sondern auf Grundlage des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854“; am 18. August die Konzessionierung der Siebenbürger Bahn (s. S. 347) auf Grund „des Patentes vom 20. September 1865 in teilweiser Abänderung des Gesetzes vom 10. August 1865“. Eine weitere erfolgreiche Wendung ist bei den längst geplanten

Mährischen Landesbahnen zu verzeichnen.

Im Februar 1865 fand eine Versammlung mährischer Grundbesitzer, Industrieller und Gewerbetreibender statt, welche, nachdem der Landtag für die Linie Brünn-Hradisch-Trentschin 1000 fl. bewilligt hatte, 4000 fl. zeichnete; die Bewilligung zu den Vorarbeiten für diese Linie wurde am 12. Juli erteilt, worauf sich die mährischen Interessenten mit Unternehmern verständigten. Die Ausführung der Pläne scheiterte trotz wiederholter Fristerstreckungen an der Ungunst der Verhältnisse. Auf Anregung des gemeinschaftlichen mährischen Komitees beschlofs die Brünner Handels- und Gewerbekammer am 27. August 1866, das Ministerium um Inangriffnahme einiger bereits tracierten, teilweise schon konzessionierten Linien, wie: Tetschitz-Znaim-Maissau, Brünn-Iglau, Brünn-Olmütz; Brünn-Trentschin, oder doch der Linie Olmütz-Brünn-Znaim zu bitten. Der diesfalls an die Kammer erstattete Bericht hebt hervor, dafs Mähren viele Jahre hindurch in der Entwicklung seiner Transportmittel stationär blieb. Noch immer durchziehen es zwei ver-

einzelte Eisenstraſsen, die in ihrer Richtung dem Lande offenbar nur die Bedeutung eines Durchzugslandes zuerkennen. Die beiden Hauptstädte sind unverbunden, das fruchtreichste Gebiet liegt völlig umgangen, isoliert, auſserhalb des groſsen Verkehrs ..... Vier Linien sind es, die bereits so vielfach besprochen, so oft zum Gegenstande von Verhandlungen mündlicher Diskussion und schriftlicher Behandlung geworden sind: Tetschitz-Znaim-Maissau, Brünn-Trentschin, Brünn-Olmütz, Brünn-Iglau; die erstere genieſst eine fünfprozentige Staatsgarantie in Silber; die zweite ist traciert; für die dritte hat sich ein Komitee gebildet; die letztere wurde von Kromau aus auf Kosten des mährischen Landesausschusses vermessen. Die Berücksichtigung der materiellen Entwicklung des Landes, namentlich aber der schweren Schäden, welche die jüngste Zeit über dasselbe verhängt, läſst eine thunlichst rasche Inangriffnahme, wenigstens einer der genannten Linien, oder einer Kombination derselben dringend geboten erscheinen.

Auch der mährische Landesausschuſs wendete sich mit Eingaben in Form von Denkschriften an das Staats- und das Handelsministerium; es wird darauf hingewiesen, daſs der mährische Landtag die Linien Tetschitz-Znaim, Brünn-Niemtschitz, Olmütz-Sternberg, Niemtschitz-Prerau und Kromau-Iglau auf eigene Kosten vermessen, Projekte und Kostenvoranschläge anfertigen lieſs; für die Linie Brünn-Trentschin habe der Landtag eine Subvention bewilligt. Die Petenten würden, falls die angeknüpften Unterhandlungen mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft nicht zum Abschluſs kommen sollten, selbständig als Bewerber auftreten.

Gelegentlich der Kaiserreise nach den vom Kriege am meisten heimgesuchten Kronländern, überreichte eine Deputation der Mährisch-schlesischen Ackerbau-Gesellschaft und der Handelskammern von Brünn und Olmütz Sr. Majestät eine Ergebenheitsadresse, gleichzeitig die früheren Petitionen rücksichtlich der Vervollständigung der Landesbahnen nochmals in Anregung bringend.

Als Ausfluſs der gerechten Würdigung aller zum Ausdruck

gebrachten Wünsche ist das allerhöchste Handschreiben vom 18. Oktober 1866 anzusehen. Dasselbe hat folgenden Wortlaut:

„Um den durch die Kriegskalamitäten in Meiner Markgrafschaft Mähren hervorgerufenen Notstand thunlichst zu lindern, und der arbeitenden Klasse in möglichst umfassender Weise Beschäftigung zu geben, wünsche Ich, daſs der Bau der mährischen Landeseisenbahnen mit Aufgebot aller Kräfte in der Art beschleunigt werde, daſs mit dem Unterbau derjenigen Linien, welche die durch den Krieg am meisten beschädigten Gegenden durchziehen, noch im Laufe dieses Jahres begonnen werden kann.

Zu diesem Ende sind nicht nur die bereits angeknüpften Verhandlungen mit der südöstlichen Staatsbahn bezüglich der Linien Tetschitz-Laa-Wien zum Abschlusse zu bringen, und ist diesfalls zunächst auf die Inangriffnahme des Unterbaues der Strecke Tetschitz-Laa zu wirken, sondern es sind auch unverweilt alle Einleitungen zu treffen, daſs diejenigen Eisenbahnstrecken, welche eine unmittelbare Verbindung zwischen Brünn und Olmütz und Brünn- Ungar. Hradisch und Trentschin bezwecken, in Ausführung kommen.

Zur Erleichterung des Zustandekommens dieser zunächst als mährische Landesbahnen zu betrachtenden Schienenwege bin Ich geneigt, den betreffenden Unternehmungen in der Form eines seinerzeit in Aktien zurückzubezahlenden Barvorschusses eine Staatssubvention dann zuzuwenden, wenn sich ein Konsortium gebildet haben wird, welches im vorgeschriebenen Wege die förmliche Eisenbahnkonzession erlangt hat und hinlängliche Garantie bietet, daſs mit Hilfe eines verhältnismäſsigen Staatsvorschusses der Ausbau der konzessionierten Bahn vollkommen sichergestellt sei.

Hiebei würde Ich einen besonderen Wert darauf legen, daſs die einzelnen Bezirke, welche von den zu erbauenden Bahnen durchzogen werden, dem Unternehmen durch gröſstmögliche Erleichterungen bei den Grundeinlösungen und bei dem Unterbau förderlich wären, und

dafs das Land Mähren selbst, durch Übernahme eines verhältnismäfsigen Teiles der zu begebenden Aktien und Prioritäten sich beteilige.

Zur Beschleunigung der Verhandlungen hat unter dem Vorsitze Meines Statthalters für Mähren ein besonderes Komitee zusammenzutreten, welches aus Abgeordneten des Landesausschusses, der Mährisch-schlesischen Gesellschaft zur Beförderung des Ackerbaues, der Brünner und Olmützer Handels- und Gewerbekammer und sonstigen von dem Statthalter zu berufenden Notabilitäten zu bestehen haben, und seine konkreten Vorschläge Meinem Ministerium vorzulegen haben wird.

Die Bestimmung der Ziffer des nach Mafsgabe des Zutreffens der obigen Voraussetzungen und nach Mafsgabe der verfügbaren Geldmittel des Staates zu erteilenden Staatsvorschusses behalte Ich mir vor, und wünsche, dafs die Einleitungen derart getroffen werden, dafs noch im Verlaufe dieses Jahres der Betrag von Einer Million Gulden ö. W. für mährische Notstands-Eisenbahnbauten zur effektiven Verwendung gelange."

Am 2. November 1866 tagte das engere Komitee unter dem Vorsitze des Statthalters in Brünn; es stellte sich bald heraus, dafs die für die Linien Brünn-Olmütz und Brünn-Trentschin angefertigten Detailpläne nicht vollkommen genügten, aber auch die Zweckmäfsigkeit der Trace erregte Bedenken. Unter diesen Verhältnissen war eine Überprüfung der Pläne unausweichlich, und damit auch die Inangriffnahme des Baues noch im Laufe des Jahres ausgeschlossen, weil diese an eine vorhergegangene Konzessionswerbung und Sicherstellung des Baues geknüpft war.

Am 23. Dezember 1866 fafste der mährische Landtag folgenden Beschlufs:

Es wird zum Ausbau der im allerhöchsten Handschreiben vom 18. Oktober 1866 und im Landtagsbeschlufs vom 13. Februar 1866 bezeichneten Bahnlinien eine Kapitalsubvention aus Landesmitteln durch Übernahme von Aktien al pari im Maximalbetrage der Hälfte der vom Staate gewährten Kapitalsubven-

tion für jede einzelne Bahnlinie bewilligt, wenn a) der Ausbau der Linien durch ein Konsortium gesichert und die Konzession hiefür längstens bis Ende 1867 bei der Regierung erwirkt ist; b) wenn der Staat ein fünfprozentiges Zinsenerträgnis des Anlagekapitals nebst einer der Konzessionsdauer entsprechenden Amortisationsquote garantiert und sonstige den neueren Eisenbahnunternehmungen eingeräumte Erleichterungen und Zugeständnisse gewährt; und c) wenn nicht eine der bereits bestehenden Eisenbahngesellschaften längstens binnen drei Monaten nach erfolgter allerhöchster Sanktion dieser Beschlüsse den Ausbau einer der bezeichneten Linien ohne Landessubvention zusichert u. s. w.

Die vorstehenden Beschlüsse des Landtages sind der allerhöchsten Sanktion zu unterbreiten. Mittlerweile hatte sich ein Konsortium mährischer Groſsgrundbesitzer und Industrieller behufs Konzessionswerbung für die Linie Brünn-Olmütz und Brünn-Trentschin gebildet, dem das Komitee für die Linie Brünn-Olmütz-Sternberg beitrat. Die Stadtgemeinde Olmütz petitionierte beim mährischen Landtag, derselbe wolle sich für die letztgenannte Linie mit Einbeziehung von Proſsnitz nötigenfalls unter Übernahme der Zinsengarantie auf Landesrechnung aussprechen, sowie dieser Linie den Charakter eines Notstandsbaues und unaufschiebbarer Dringlichkeit zuerkennen.

Das Konsortium überreichte hierauf ein Konzessionsgesuch für die Linien Brünn-Olmütz-Sternberg und Niemtschitz-Prerau und erweiterte dasselbe später noch für die Strecken Sternberg-Hannsdorf-Grulich-Mittelwalde, dann Sternberg-Römerstadt-Freudenthal-Jägerndorf-Leobschütz und Hannsdorf-Goldenstein-Freiwaldau zur Verbindung mit Neiſse, unter der Voraussetzung einer Staatsgarantie.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hatte, um einem abermaligen Privilegiumsstreite vorzubeugen, bereits am 14. Dezember 1866 dem Handelsministerium ihre Bereitwilligkeit ausgesprochen, den Bau der Linie Brünn-Olmütz-Sternberg auszuführen und wegen der Linie nach Prerau und über Hradisch nach Trentschin, falls auf deren Ausführung bestanden würde, in Unterhandlungen zu treten.

Nachdem das Ministerium mit Erlafs vom 4. Januar 1867 seine Geneigtheit zu Unterhandlungen bekannt gegeben, nahmen dieselben alsbald einen gedeihlichen Fortgang. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn glaubte jedoch, auf Grund der neuerlich gepflogenen Erhebungen, ihre Beteiligung an dem Ausbau nunmehr an folgende Bedingungen knüpfen zu müssen und zwar, dafs

1) die neue Bahn einen eigenen Körper bilde und die Betriebsrechnung der neuen Linien abgesondert geführt werde;

2) die Staatsverwaltung der Gesellschaft jenen Jahresbeitrag garantiere, welcher zur Verzinsung und Amortisierung der zur Aufbringung des Bahnanlagekapitals zu emittierenden Effekten nötig ist;

3) für die neue Strecke alle jene Erleichterungen und Begünstigungen gewährt werden, welche in letzterer Zeit ähnlichen Unternehmungen zu Teil wurden.

Der vereinbarte Entwurf für die Konzession wurde am 11. März 1867 allerhöchst genehmigt und von der Generalversammlung der Nordbahngesellschaft am 15. April angenommen, worauf die definitive Konzession der

„Mährisch-schlesischen Nordbahn“ am 6. Mai 1867 (auf Grund der a. h. E. vom 6. Mai) für den Bau und Betrieb 1) einer Eisenbahn von Brünn über Wischau und Profsnitz nach Sternberg, 2) einer Zweigbahn der sub 1 genannten Linie nach Prerau erfolgte; die Gesellschaft verpflichtet sich, auf Verlangen der Staatsverwaltung die konzessionierte Linie von Sternberg bis zum Anschlusse an einen Punkt des preufsischen Eisenbahnnetzes fortzusetzen, den Bau der konzessionierten Bahnen binnen 6 Wochen nach Ausfertigung dieser Urkunde zu beginnen und in längstens 3 Jahren zu vollenden. Die Dauer der Konzession wird auf 99 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt; der Gesellschaft wird auf die Dauer von 19 Jahren für den Bau von Zweigbahnen zwischen Gänserndorf und Weifskirchen in der Richtung nach Ungarn, der Vorzug vor anderen Bewerbern eingeräumt. Die Staatsverwaltung garantiert der Gesellschaft jenen Jahresbetrag, welcher zur Verzinsung und Amortisierung der zur

Aufbringung des Bahnanlagekapitals emittierten Effekten notwendig ist.

Die Betriebsrechnung der neuen Linien wird abgesondert geführt werden.

Mit der Verleihung dieser Konzession an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn war ein beträchtlicher Teil der mährischen Landesbahnen sichergestellt, während bezüglich der anderen Linien noch weitläufige Verhandlungen nötig wurden.

Die Konzessionierung der „Kaiser Franz Josef-Bahn“ erfolgte nun am 11. November 1866 und zwar auf Grund des „Patentes vom 20. September 1865, in teilweiser Abänderung des Gesetzes vom 9. August 1865“ (s. S. 356) und am gleichen Tage, d. i. am 11. November 1866, die Konzession für die

Kronprinz Rudolf-Bahn. Im Dezember 1864 berief die Kärntner Handels- und Gewerbekammer eine Vollversammlung der Interessenten für die Eisenbahn Udine-Villach-Leoben-Haag ein, welche für die Vorarbeiten etwa 40 000 fl. zeichnete und die Gründung eines Zentralkomitees in Wien, sowie von Zweigkomitees in einzelnen Provinzen beschlofs.

Mitte 1865 unterbreitete das Zentralkomitee dem Ministerium die Bitte, eine Gesetzesvorlage für die Eisenbahn, beginnend zwischen den Stationen Haag und Valentin nächst Lembach, dann über Steyer, Admont, St. Michael, Leoben nach Bruck a. M. (29,575 Meilen), ferner von St. Michael über Launsdorf, St. Veit, Villach nach Tarvis (27,125 Meilen), von Tarvis über Ponteba, Udine, Palma nach Cervignano (17,800 Meilen) führend, nebst Zweigbahnen von St. Veit nach Klagenfurt (2,5 Meilen) und von Laundorf nach Mösel (3 Meilen) zu den dortigen Eisenwerken, zusammen 80 Meilen, noch in dieser Session einbringen zu wollen; eine Staatsgarantie wird für das wirklich aufgewendete Anlagekapital, welches 1,127 Mill. fl. per Meile nicht überschreiten soll, beansprucht. Nebenbei sei erwähnt, dafs bereits am 24. April 1865 der Handels- und Gewerbekammer von Udine zum Zwecke der Revision des 1857 verfafsten Bauobjektes Udine-Pontafel, dann der Stadtgemeinde

Cividale für die Bahn Cormons-Cividale-Caporetto die Bewilligung zu den technischen Vorarbeiten verliehen war.

Die Bestimmung der Bahn liege in der Vermittlung des böhmischen und des Verkehrs der innerösterreichischen Länder mit dem adriatischen Meer in gerader, somit kürzester Linie; Triest wird durch ihren Ausbau um etwa 40 Meilen dem südlichen Böhmen nähergerückt, und mit ihm müssen alle südlichen Provinzen Österreichs eifersüchtig darüber wachen, dafs jede Verlängerung der Rudolf-Bahn in ihrer Hauptlinie nach Norden sorgfältig vermieden und hiermit die Konkurrenz Hamburgs möglichst gegen die Nordgrenze Böhmens zurückgedrängt werde.

Der Verkehr zwischen den Pilsener Kohlen- und den norischen Eisensteinlagern verspricht aufserordentlich zu werden; die österreichische Industrie mufs um jeden Kreuzer, jede Meile geizen. Die Verbindung der Stadt Linz mit der Rudolf-Bahn ist ein dringendes Erfordernis des Verkehrs; diese kann jedoch nicht so erfolgen, dafs die Kronprinz Rudolf-Bahn in Valentin ihr Ende nimmt, und es liegt im Interesse des grofsen Verkehrs, dafs zwischen der Rudolf-Bahn und der Kaiser Franz Josef-Bahn keine dritte eingeschoben werde; in geradester Richtung erfolgt die Verbindung von St. Valentin über Mauthhausen, Prägarten nach Budweis, wo noch gegenüber Linz-Budweis 6 Meilen Bahnlänge in Ersparung kommen.

Mit allerhöchstem Handschreiben vom 11. Juli 1865 wurde über die Bitte des Zentralkomitees gestattet, dafs diese Bahn, falls sie zustande kommt, den Namen „Kronprinz Rudolf-Bahn" führen dürfe.

Die im Auftrage des Handelsministeriums angeordnete und im November 1865 beendete Untersuchung der Trace für die Fortsetzung nach Süden sprach für die Ponteba- (gegen die Isonzo-)Linie, bei dem gleichzeitigen Hinweise darauf, dafs der Endpunkt der Bahn statt in Cervignano, zweckentsprechender in Sistina, Duino oder Barcola herzustellen sei.

Anfang 1866 wird dem Ministerium das Bauoperat nebst dem Konzessionsgesuche übermittelt; die bald hierauf eingetretenen politischen Verhältnisse stellten die Durchführung des

Unternehmens gänzlich in Frage. Durch die Abtretung Venetiens fiel ein Teil der Bahn auf fremdes Gebiet, und man war bestrebt, die Trace ab Villach gegen Triest auf österreichischem Boden zu führen, ein Plan, welcher auch in der gemäfs der a. h. E. vom 18. Oktober und 11. November auf Grund des Patentes vom 20. September 1865 verliehenen Konzessionsurkunde vom 11. November 1866 Ausdruck findet; hiermit wird den Konzessionären das Recht zum Bau und Betrieb einer Lokomotiveisenbahn im Anschlufs an die Kaiserin Elisabeth-Bahn von St. Valentin über Steyer, Hieflau, Rottenmann, St. Michael, Judenburg, Friesach, Launsdorf und St. Veit nach Villach mit den Flügelbahnen von Kleinreifling nach Amstetten, von Launsdorf nach Mösel und von St. Veit nach Klagenfurt erteilt. Die Konzessionäre verpflichten sich, auf Verlangen der Staatsverwaltung folgende Eisenbahnen herzustellen: a) von St. Valentin bis zum Anschlufs an die von Prag nach Gmünd projektierte und konzessionierte Strecke der Franz Josef-Bahn; b) von Villach (nach Wahl der Staatsverwaltung) nach Triest oder einem anderen Küstenpunkte mit Einschlufs einer Linie bis zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Udine; ferner den Bau binnen einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu beginnen und binnen weiteren 6 Jahren zu vollenden. Die Verbindungsbahn Klein-Reifling-Amstetten mufs gleichzeitig mit der Linie Steyer-Weyer hergestellt werden.

Für die konzessionierte Bahn garantiert der Staat ein jährliches fünfprozentiges Reinerträgnis von dem aufgewendeten und gehörig nachzuweisenden Anlagekapital nebst der erforderlichen jährlichen Tilgungsquote in Silber. Die Garantie beginnt vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Linie Villach-St. Michael und ebenso sukzessive auf den drei Strecken St. Michael-Rottenmann, Weyer-St. Valentin und Kleinreifling-Amstetten, dann auf der Linie Rottenmann-Weyer samt den Flügelbahnen von Launsdorf nach Mösel und von St. Veit nach Klagenfurt. Die Dauer der Konzession wird auf 90 Jahre festgesetzt.

Mit dem Übereinkommen vom 12. Dezember 1866 in Gemäfsheit der a. h. E. vom 21. November, verpflichtet sich

die Staatsverwaltung, den Konzessionären Vorschüsse bis zum Betrage von 5 Mill. fl. ö. W. nach Mafsgabe des eintretenden Bedarfs aus dem Staatsschatze flüssig zu machen. Die Konzessionäre verpflichten sich, den Bau in den Strecken St. Valentin-Steyer und St. Michael-Villach binnen 3 Wochen zu beginnen und spätestens binnen 2 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die Refundierung des Vorschusses hat nach Vollendung der ganzen Bahn in Aktien zum Parikurse zu erfolgen. Noch im September 1866 begann der Bau in der Strecke St. Valentin-Steyer.

Das Ergänzungsnetz der Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde, nachdem das allerhöchste Handschreiben vom 18. Oktober 1866 angeordnet, „die bereits angeknüpften Verhandlungen mit der südöstlichen Staatsbahn bezüglich der Linie Tetschitz-Laa-Wien zum Abschlufs zu bringen", wie bereits erwähnt, mit a. h. E. vom 1. Dezember 1866 konzessioniert (s. S. 213), womit nicht nur die jahrelang angestrebte Verbindung der Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft, sondern auch der Bau eines weiteren Teiles der mährischen Landesbahnen, wenngleich in etwas geänderter Form, sichergestellt wird; die Erdarbeiten begannen noch am 17. Dezember 1866.

Eine vollständige Umgestaltung erfährt ferner die

Buschtehrader Eisenbahn. Nachdem die Generalversammlung vom 14. Februar 1863 den Umbau der Pferde- in eine Lokomotivbahn beschlossen hatte, überreichte die Direktion am 5. März ein diesbezügliches Gesuch, das mit a. h. E. vom 9. Mai 1863 unter der Bedingung genehmigt wurde, dafs die Gesellschaft binnen Jahresfrist nach dem Umbau ihren Prager Bahnhof durch ein Geleise mit der nördlichen Staatsbahn in Verbindung bringe.

Der Umbau wurde im Juni begonnen und am 4. November 1863 die 25 km. lange Strecke (Sandthor)-Wejhybka eröffnet; es blieb also nur noch das Stück Pferdebahn Wejhybka-Lana bezw. Pinie übrig, wofür das Bauprojekt ebenfalls bereits vorlag.

Die verschiedenen für das nordwestliche Böhmen geplanten Bahnen veranlafsten die Gesellschaft, nicht nur die Anschlufsfrage in

Erwägung zu ziehen, weshalb die Generalversammlung vom 18. Februar 1865 beschlofs: die Verbindung der Buschtehrader Eisenbahn (Sandthor) mit der nördlichen Staatsbahn in Prag (Bubna) herzustellen, sobald sich dies als nötig, oder auch nur vorteilhaft erwiese, dann die Pferdebahn Wejhybka-Lana in eine Lokomotivbahn umzugestalten und diese bis Rakonitz zu verlängern, wenn mit den geplanten Eisenbahnen von Karlsbad oder Komotau gegen Prag ein Anschlufs erzielt werden könnte, hauptsächlich aber die im Juli 1864 bewilligten Vorarbeiten für den Weiterbau der Lanaer Linie nach Karlsbad und Eger, sowie nach Saaz und Komotau fortzusetzen.

Die Gesellschaft trat nunmehr mit zwei Eisenbahnkonsortien in Unterhandlungen, von welchen das eine sich zu einem Anschlufs bereit erklärte, während das andere später die Konzession für die Eisenbahn Prag-Rakonitz und Karlsbad-Eger erwirkte, worauf die weiteren Verhandlungen eingestellt wurden.

Unter dem 16. Oktober 1865 reicht die Direktion auf Grund des alten Privilegiums vom 30. Juli 1827 ein Konzessionsgesuch zur selbständigen Fortsetzung des Baues der Prag-Lanaer Linie nach Luzna und Krupa, dann zum Bau einer Verbindungsbahn von Hostiwic zum Bahnhofe der Böhmischen Westbahn in Smichow ein. Die Fortsetzung der ersteren Linie soll durch den Anschlufs an die von Eger über Karlsbad und Rakonitz geplante Eisenbahn bei Luzna und an die von Annaberg über Weipert, Komotau und Saaz nach Rakonitz zu erbauende Bahn bei Krupa bewerkstelligt werden. Die Flügelbahn nach Smichow würde eventuell noch die Verbindung mit der Kaiser Franz-Josef-Bahn herstellen. Hierauf erhielt die Gesellschaft am 11. Februar 1866 den Bescheid, dafs die Staatsverwaltung wohl geneigt sei, wegen Konzessionierung der fraglichen Linie Unterhandlungen und zwar auf Grund des Konzessionsgesetzes vom Jahre 1854 (nicht aber der Privilegiumsurkunde) anzuknüpfen. Die mittlerweile eingetretenen Kriegsereignisse verhinderten jedoch einen Abschlufs.

Aus Anlafs des um Prag herrschenden Notstandes wird die Buschtehrader Eisenbahngesellschaft aufgefordert, den Umbau der noch bestehenden Pferdebahn ab Wejhybka in eine Lokomo-

tivbahn, sowie die Verbindungsbahn Sandthor-Bubna sofort in Angriff nehmen zu lassen, wozu die Gesellschaft sich bereit erklärte, wenn die vereinbarte Konzession auch allerhöchst genehmigt würde; diese letztere wurde mit a. h. E. vom 7. November genehmigt, worauf der Bau am 18. November begann. Die a. h. E. vom 27. Oktober stellte der Buschtehrader Eisenbahngesellschaft die definitive Konzession zum Betriebe ihrer Lokomotiveisenbahn, dann zur Umgestaltung der Pferdebahn und zur Verbindung ihrer Linien mit den konzessionierten Nachbarbahnen in Aussicht.

Die aufserordentliche Generalversammlung vom 12. Dezember 1866 nimmt den Konzessionsentwurf für sämtliche Linien an und beschliefst weiter die Prag-Lanaer Bahn bis Komotau zu verlängern — ohne Garantie oder Subvention, sondern nur gegen Befreiung der Erwerb- und Einkommensteuer für die Strecken Wejhybka-Komotau und Hostiwic-Smichow während des Baues und 20 Jahre nach der Betriebseröffnung u. s. w. — wonach die Direktion ermächtigt wird, mit den Konzessionären der Eisenbahn Katschitz-Weipert und bezüglich der Fortsetzung der Linie nach Annaberg Verhandlungen einzuleiten, und um die Ausfertigung der einheitlichen Konzessionsurkunde einzuschreiten. Nachdem noch am 15. Dezember 1866 die Inangriffnahme des Baues der Linie Wejhybka-Lana und deren Fortsetzung bis Krupa erteilt worden war, erfolgte gemäfs der a. h. E. vom 11. Januar 1867 die neue Konzession für die Buschtehrader Eisenbahn, welche an die Stelle ihres Privilegiums vom 30. Juli 1827 und ihrer Konzession vom 20. November 1855 tritt.

Damit wird der Gesellschaft das Recht zum Betriebe ihrer Lokomotiveisenbahn von Prag nach Wejhybka und von Kladno nach Kralup mit Einschlufs der bestehenden Flügelbahnen und der der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft gehörigen Strecke der Nutschitzer Bahn von Wejhybka bis Kladno erteilt. Die Gesellschaft verpflichtet sich, ihre Pferdebahn von Wejhybka bis Pinie in eine Lokomotiveisenbahn umzugestalten und diese letztere in der Richtung gegen Luzna zum Anschlufs an die konzessionierte Prag-Egerer Bahn und in der Richtung gegen

Krupa zum Anschlufs an die konzessionierte Annaberg-Komotau-Rakonitzer Bahn fortzusetzen und gleichzeitig mit der betreffenden Anschlufsbahn dem öffentlichen Verkehr zu übergeben; ferner eine Lokomotiveisenbahn von ihrem Bahnhofe in Prag bis zum Anschlufs an die nördliche Staatseisenbahn bei Bubna innerhalb eines Jahres, vom heutigen Tage an gerechnet, herzustellen und in Betrieb zu setzen. Wenn der Gesellschaft die hierdurch erzielte Verbindung mit der projektierten Franz-Josef-Bahn und der Böhmischen Westbahn nicht genügen sollte, so ist dieselbe berechtigt, von der Prag-Wejhybkaer Bahn eine Abzweigung von der Station Hostiwic nach Smichow zum Anschlufs an diese beiden Eisenbahnen herzustellen. Die Dauer der Konzession wird auf 80 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Die Strecke Sandthor-Bubna (3,2 km) wurde am 27. April 1868, Wejhybka-Lana (13,0 km) am 22. April 1869 dem Verkehr übergeben. Die 12,8 km lange Teilstrecke Lana-Pinie blieb noch als Pferdebahn bestehen, obgleich sich die Konzession auch auf dieselbe erstreckt.

Schliefslich wäre hier noch auf die durch die a. h. E. vom 25. März 1867 erfolgte definitive Genehmigung der Nachtragsverträge mit der Kaiserin Elisabeth-, der Theifs-, Südnorddeutschen- Verbindungs- und Böhmischen Westbahn (s. S. 324) zu verweisen.

Nach Ablauf des Jahres 1866 tritt nicht allein ein gewaltiger wirtschaftlicher Aufschwung ein, mit welchem eine rege, ja sogar überhastende Eisenbahnthätigkeit beginnt, sondern es folgt auch die staatsrechtliche Umgestaltung, Zweiteilung des Reiches, und auf Grund des allerhöchsten Patentes vom 17. Februar 1867 die Ernennung eines selbständigen ungarischen Ministeriums.

Von diesem Zeitabschnitte an können die Eisenbahnen der Monarchie nur getrennt in Betracht gezogen werden.

Mit Ende 1866 stehen folgende **Lokomotivbahnen** im Betriebe:

Staatsbahnen.

Wiener Verbindungsbahn . .	4,9	km
Bodenbach-Reichsgrenze*. .	11,0	„
Kufstein-Reichsgrenze* . .	2,1	„
Privatbahnen:		
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	603,7	„
Österr. Staatseisenbahn . .	1351,5	„
Südbahngesellschaft. . . .	1760,5	„
Kaiserin Elisabeth-Bahn . .	432,7	„
Südnordd. Verbindungsbahn	196,0	„
Theiſseisenbahn	582,0	„
Galizische Karl-Ludwig-Bahn	352,3	„
Böhmische Westbahn . . .	194,0	„
Turnau-Kralup-Eisenbahn .	85,9	„
Lemberg-Czern.-Eisenbahn .	266,6	„
Mohacs-Fünfkirch. Bahn . .	60,0	„
Brünn-Rossitzer Bahn . . .	29,1	„
Graz-Köflacher Eisenbahn .	40,1	„
Buschtehrader Eisenbahn . .	45,4	„
Auſsig-Teplitzer Bahn . . .	18,1	„
die Teilstrecken:		
Reichenberg-Reichsgrenze* .	21,2	„
Oswiecim-Reichsgrenze* . .	2,4	„
Eger-Waldsassen-Reichsgr.* .	6,8	„
Eger-Asch-Reichsgrenze*. .	29,6	„
Eger-(Voitersreuth)-Reichsgr.*	19,6	„

zusammen 6115,5 km Lokomotivbahnen, von welchen die mit* bezeichneten in ausländischer Verwaltung stehen; nebstdem Pferdebahnen: Linz-Budweis, Wejhybka-Pinie und Preſsburg-Szered.

Österreichische Bahnverwaltungen betreiben im Auslande die Strecken: Reichsgrenze-Myslowitz 1,7 km, Reichsgrenze-Passau 1,5 km und Reichsgrenze-Furth 6,7 km.

Die Anschluſsverhältnisse an der italienischen Grenze waren noch nicht geregelt.

Aus der nachstehenden Übersicht ist zu entnehmen, wie viel Betriebskilometer Lokomotiveisenbahnen in der ganzen Monarchie vom Jahre 1837 bis 1867 dem Verkehre übergeben wurden:

Im Jahre	Einzeln	Zusammen	Im Jahre	Einzeln	Zusammen
1837	14	14	1853	58	2058
1838	18	32	1854	192	2250
1839	112	144	1855	305	2555
1840	13	157	1856	303	2858
1841	207	364	1857	531	3389
1842	57	421	1858	752	4141
1843	3	424	1859*	414	4335
1844	95	519	1860	559	4894
1845	258	777	1861	475	5369
1846	271	1048	1862	245	5614
1847	274	1322	1863	197	5811
1848	40	1362	1864	38	5849
1849	259	1621	1865	357	6206
1850	151	1772	1866**	322	6115
1851	225	1997	1867	303	6407
1852	3	2000			

* 220 km abgetreten.
** 413 km abgetreten.

Alphabetisches Sachverzeichnis.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

